6.º RELATORIO

APRESENTADO PELA DIRECTORIA AOS

ACCIONISTAS DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

EM 31 DE JULHO DE 1858

Sr. Accionistas.

Pela sexta vez comparece perante vós a directoria a dar conta de seus actos; e antes de entrar no desenvolvimento das questões da gerencia, offerece á vossa consideração o regimento interno, pela mesma directoria elaborado para regular os seus trabalhos e os da assembléa geral. E em beneficio da regularidade das deliberações, vos convida a examinar o dito regimento, approvando-o ou alterando-o como melhor vos parecer, em ordem a estabelecer regras fixas pelas quaes se resolvão todas as questões occurrentes.

Começando a executar o regimento interno, art. 79, a directoria divide o presente relatorio em seis partes, contendo respectivamente as materias classificadas no art. 66, a saber:

1º. Escripturação e contabilidade.
2º. Trafego da linha e serviço das estações.
3º. Conservação e reparos, e obras novas.
4º. Officinas e trem rodante.
5º. Estatistica do trafego.
6.ª Desapropriações, estudos da linha e construcção.

§ *1.º Escripturação e Contabilidade*

O nosso capital realizado, é de 7.800:000$000, cujo emprego e saldo vos é demonstrado no balanço annexo, e fixado em 30 de Junho, assignado pelo guarda-livros da companhia.

O restante da 1ª. emissão, 4.200:000$000, é insufficiente para as despezas da construcção da 2ª. secção, e conheceis os motivos que aconselhárão o recurso por vós autorisado de realizar a terça parte do capital por via de emprestimo garantido pelo Estado.

Para este fim, e por virtude da vossa autorisação, celebrou a directoria com o governo imperial o contracto seguinte:

Gondições para a realisação de um emprestimo correspondente á terça parte do capital da companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, fixado pelo art. 5º. *dos estatutos publicados com o decreto nº* 1599 *de* 9 *de Maio de* 1855.

Art. 1º. O emprestimo de que trata a lei de 26 de Agosto de 1857 será contrahido fóra do Imperio, e deverá produzir o valor real de £ 1,425,000—0—0, ou 12,666:666$666 ao cambio de 27, liquido de todas as despezas proprias do contracto. Esta somma será effctuada nos prazos que para isso forem ajustados.

Art. 2º. Ouvida a directoria da companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II nomeará o governo a pessoa que deve negociar o emprestimo; a qual, depois de empregar as deligencias precisas para obter as melhores condições, quer emittindo obrigações da companhia, quer apolices da divida do Estado, recolherá as propostas convenientes, e as apresentará ao ministro que para esse fim fôr designado pelo mesmo governo, se o ministro não fôr o proprio negociador.

Art. 3º. Será preferida a proposta mais vantajosa; e em igualdade de circumstancia, a emissão de titulos do emprestimo será feita em nome da companhia.

Art. 4º. Logo que o ministro brasileiro receber o contracto do emprestimo cuja proposta tiver sido por elle preferida, assignará o contracto e as apolices ou as obrigações da companhia, como fiador e principal pagador por parte do Brasil. Nas apolices ou obrigações que se emittirem se inscreverão as seguintes palavras: Emprestimo para a Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Art. 5º. Quer o emprestimo se faça em nome da companhia, quer em nome do Estado, a companhia não terá interferencia alguma na direcção do serviço do mesmo emprestimo. Para indemnisação das quantias que o governo tiver despendido semestralmente com este serviço entregará ella ao thesouro as sommas devidas, á vista da nota dada pela repartição competente.

Art. 6º. No contracto se estabelecerá que a amortização annual sobre o capital nominal do emprestimo será a differença que resultar da somma das despezas feitas com os juros e commissões do emprestimo, comparada com a importancia do juro de 7 %, de que trata o art. 7º. destas condições. Se, porém, fôr conveniente contrahir o emprestimo com a amortização de 1 %, neste caso far-se-ha uma amortização addicional até completar a importancia da dita differença.

Art. 7º. As quantias que se forem realizando por conta do emprestimo na praça em que o mesmo fôr contrahido, serão depositadas na casa commercial dos agentes brazileiros em Londres; e desde a data de sua entrada ali vencerão do governo geral e provincial o juro de 7 % em favor da companhia.

O governo poderá, de accordo com a directoria da companhia, tomar por sua conta essas quantias para as applicar ás suas despezas, entregando á companhia no Rio de Janeiro somma equivalente ao cambio do dia; aliás dará ordens aos ditos agentes para que as ponhão á disposição da mesma companhia.

Art. 8º. A companhia continuará a debitar o governo geral e provincial pela garantia dos juros na importancia de 7 % do capital realizado até o limite dos 38,000:000$000 decretados, contando-se o juro sobre a parte do capital que fôr representado pelo emprestimo desde a data fixada no artigo antecedente Assim tambem os creditará pela renda liquida que receber, e pelo pagamento dos ditos juros.

Art. 9º. As despezas provenientes da passagem dos fundos do emprestimo para o Brazil ou por motivo de alta de cambio ou de commissões, serão consideradas despezas de capital e incorporadas na parte 4ª. do art. 18 do contracto de 9 de Maio de 1855, não sujeitas ao limite de 2 1/2 % nella estipuladas, para o que, fica modificado o referido contracto nesta parte. Se porém houverem lucros, provenientes do cambio porque forem passados os fundos, taes lucros serão equiparados aos premios de acções para os fins do art. 11 dos estatutos, salvo se anteriormente se tiverem feito as despezas a que se refere a 1ª. parte deste artigo, as quaes serão indemnizadas pelos lucros de que trata esta 2ª. parte.

Art. 10. Logo que seja realizado o emprestimo, suspender-se-hão as chamadas das acções em circulação, até que haja necessidade de completar o capital das mesmas.

Art. 11. Os fundos disponiveis estarão sempre depositados em conta corrente em algum estabelecimento bancario.

Palacio do Rio de Janeiro, em 11 de Fevereiro de 1858.. — Assignado, *Bernardo de Souza Franco.*

E sendo autorisado o Exm. ministro do Brazil em Londres para contrahir o emprestimo, foi realizada a operação sobre felizes auspicios, como vereis da cópia do contracto, que vai annexa a este relatorio.

Realizou-se a quantia de £. 1,425,000, ou 12:666$666 calculados ao cambio de 27 d. por 1$000, terça parte do capital da companhia, emittindo-se apolices de 4 1/2 % de juro annual pelo valor nominal de £ 1,526,500 para comprehender as despezas da operação.

Regulou-se esta operação de modo que todo o serviço do emprestimo sómente absorva os 7 % do valor garantido ou do valor real do mesmo emprestimo, que são o limite das obrigações do Estado em relação á esta parte do capital, para que em nenhuma hypothese soffrão desfalque os dividendos promettidos aos Srs. accionistas. Com estes limites, feitos todos os calculos, deve o emprestimo estar reembolçado e extincto em 27 annos.

A importancia do emprestimo sommada ao resto da emissão, deve cobrir o custo da 2ª. secção, e de não pequena parte da 3ª. e 4ª.

Parece pois que a questão financeira da empreza ficou assim difinitivamente solvida.

Por virtude do art. 7º. do contracto acima transcripto, declarou o governo imperial á directoria que desejava dispor em Londres da primeiras prestações do emprestimo até a somma de £ 750,000, que abrange as duas primeiras prestações e parte da terceira, a directoria annuio a isto. Esta importancia será entregue á companhia nesta côrte ao cambio do dia.

A circumstancia de ser provavelmente feito todo o movimento de fundos a cambio menor de 27 produzirá ainda um lucro real, que na fórma do contracto será equiparado aos premios das acções para os fins dos estatutos.

Escriptorio Central.

O escriptorio da companhia está em ordem.

A escripturação está em dia, e feita com clareza, limpeza e methodo, o que vos é facil e permittido verificar.

Escriptorios das Estações.

Nas cinco que ora funccionão em umas mais que em outras ressente-se ella de noviciado dos empregados. A directoria espera melhora-la, contando com a boa vontade dos mesmos empregados.

O numero dos accionistas foi na installação da companhia 2,360, no 1º semestre depois da installação 1,701, no 2º. 1,263, no 3º. 1,118, no 4º. 1.082, e em 30 de Junho 842.

§ 2.º Trafego da linha aberta ao publico, serviço das estações, etc.

Ainda estão bem recentes as gratas emoções que todos experimentámos no memoravel dia 29 de Março do corrente anno, em que se inaugurou o trafego da 1ª. secção na parte entregue pelo emprezario Mr. Ed. Price, e que abrangendo a extensão de 32 milhas inglezas, vai terminar em uma 5ª. estação a de Queimados.

Ainda se acham bem gravadas em nossa memoria as animadoras palavras com que o nosso Monarcha soube incitar a nossa coragem e dedicação.

Não cansará pois a directoria a vossa attenção reproduzindo tudo aquillo que o vosso acrysolado patriotismo melhor comprehende do que se poderia descrever.

Nem tambem recordará a directoria as phases de luta em que foi compellida a empenhar-se contra infundadas exigencias do agentes do empresario. De preferencia deve a nossa attenção concentrar-se na necessidade de entregar ao transito o resto da 1ª. secção, para que sejão realizadas as vantagens que o publico e os Srs. accionistas têm direito de exigir da nossa dedicação.

Encetado o serviço do trafego desde o dia 30 de Março, tem elle decorrido com a possivel regularidade, attenta a inexperiencia da maior parte dos nos-

sos empregados. Algumas faltas inevitaveis na organisação de uma empresa tão nova entre nós excitárão reclamações da opinião publica, que todavia, testemunha dos esforços empregados pela directoria para regularisar os diversos ramos do serviço da companhia, reconhece que esses esforços vão sendo coroados de feliz exito. Consignando este facto, é de justiça mencionar a efficaz cooperação do intelligente e dedicado inspector geral do trafego, o Sr. W. S. Ellison, a cujos esforços se deve principalmente a boa ordem do serviço.

Não nos é menos lisongeiro não termos de consignar accidente algum de funestas consequencias, que facilmente podia ter occorrido, attentas as difficuldades de um trabalho quasi desconhecido entre nós. Felizmente só temos de registrar: 1°, o encontro do nosso trem com o do empresario no dia 11 de Abril, de que resultárão leves contusões; 2°., uma pequena avaria soffrida no dia 18 do mesmo mez pela locomotiva *Progresso*, em consequencia da falta de chave de um dos eixos.

O estado em que recebemos o leito da estrada exigia immediatos reparos de que tem cuidado, obtendo-se sensiveis melhoramentos; hoje offerece a via ferrea maior segurança e estabilidade do que quando a recebemos em Março.

As cercas erão completamente insufficientes, e apenas decorridos quatro mezes da entrega da linha, estão cahindo de podres em muitos lugares. A directoria, á medida que se vão reparando esses mesmos cercados, provisorios, mandou semear espinho que deve constituir as cercas permanentes, na fórma do art. 4°. do regulamento n. 1,930 de 26 de Abril de 1857.

Procura-se tambem melhorar as estações que forão entregues em estado incompleto e deploravel. Fazem-se obras de segurança nas varandas de todas as estações do interior, que ameaçavão ruina por sua má construcção. E em todas se tem assentado portas e janellas, pois que só tinhão caixilhos com vidraças.

Onde porém mas se fez sentir a imperfeição das obras é certamente em nossa principal estação, a do Campo, que não tinha os commodos e construcções necessarias a um estabelecimento de sua natureza. Assim, sem fallar do aterro, empedramento, calçada, e até capina a que fomos obrigados, tem soffrido o serviço pela pouca capacidade dos armazens. Este grave embaraço expunha-nos a serios inconvenientes, porque não offerecendo os armazens a necessaria capacidade para receber o grande numero de cargas que progressivamente affluem com o augmento do trafego sugeitavamo-nos aos prejuizos resultantes das avarias occasionadas pelas chuvas repentinas, difficuldades de fiscalisação, etc. Em consequencia, a directoria resolveu accrescentar a plataforma das cargas e cobri-la toda e o espaço intermedio com um grande armazem. E como medida provisoria recorreu-se ao emprego de toldos para evitar as avarias.

A conveniencia de ter-se um deposito de carvão sempre bem fornecido tornou-se da maior evidencia, afim de evitar alguma interrupção no trafego. Nesse intuito deliberou-se encommendar um carregamento na Inglaterra, e contractou-se provisoriamente o fornecimento temporario com a casa Arthur Moss & C. ao preço de 50$000 por tonelada.

A falta de officinas de reparação, machinas e instrumentos apropriados para este mister, constitue uma das maiores faltas que póde dar-se em um estabelecimento desta natureza, obrigando-nos a sujeitar-nos aos preços exagerados que nos são impostos, a par de uma obra insufficiente, e que feita longe da nossa fiscalisação fica á mercê da caprichosa conveniencia de quem nenhum interesse tem na sua solidez e duração.

A principio erão estes reparos feitos nas officinas do empresario em São Diogo, mas tendo o seu agente notificado ao nosso inspector geral que nenhum trabalho ou concerto se faria alli para a companhia, fomos obrigados a comprar

os misteres necessarios para fazer os pequenos concertos na estação da côrte; e quanto aos trabalhos que exigem coadjuvação de machinas para a sua execução, têm-se mandado fazer no estabelecimento dos Srs. Miers.

Nos primeiros dias do nosso trafego os carros de carga ião conjunctamente com o trem de passageiros; mas bem depressa, mostrando a experiencia os inconvenientes desse systema, só tolerado onde ha muito limitada concurrencia de passageiros, resolveu-se fazer trabalhar nesse serviço um trem especial, e para esse fim desde o dia 14 de Abril principiou a funccionar um trem de cargas tres vezes por semana, e tem continuado regularmente fazendo-se algumas outras viagens extraordinarias quando a concurrencia das cargas assim o exige.

Algumas alterações se fizerão nas horas da partida, e tem-se procurado acuradamente systematisar o serviço de modo a garantir a maior pontualidade nas horas de partida; e por certo é summamente lisongeiro annunciar-vos que, pelo registro que se escriptura nesta estação, verifica-se que durante os dous ultimos mezes a partida do trem de passageiros não tem excedido um só minuto á hora marcada. Sendo a exactidão na partida e chegada dos trens uma das grandes necessidades do serviço dos caminhos de ferro, é facil comprehender-se a importancia dessa regularidade que o nosso inspector geral do trafego se esforça em manter.

Diversas exigencias tem apparecido para alterar-se as horas actualmente estabelecidas, allegando-se a conveniencia de partir um trem de manhã da estação de Queimados para a da côrte, afim de facilitar não só a conducção de generos e fructas alimentares que se deteriorão tendo de demorar-se por mais de 24 horas antes de serem levados ao mercado, visto que são agora conduzidos de vespera, como tambem para proporcionar facilidade de conducção aos moradores nas immediações das estações, e especialmente aos do Engenho-Novo. Entretanto a simples reflexão mostra que não são elles em tal quantidade e numero que possão autorisar essa deliberação, actualmente perniciosa aos interesses da companhia. Cumpre porém reconhecer que é para desejar a verificação desse melhoramento, e parece fundada a esperança de que quando a nossa locomotiva chegar a Belém poderemos assim proceder.

Encontrareis annexa a esta relatorio sob n. 3 a relação dos empregados occupados no serviço da companhia e trafego da linha ferrea. Seus estipendios forão a principio marcados com vista da concessão de uma porcentagem da renda bruta, em cujo augmento se acharião assim directamente interessados. Reconhecendo-se porém que serião insufficientes os honorarios, emquanto a renda não avultar, e convindo estabelecer uma retribuição proporcional ao peso do trabalho e responsabilidade, a directoria supprimiu a porcentagem, e augmentou os vencimentos conforme se acha indicado na tabella junta, satisfazendo assim as leis da equidade; por quanto, se as administrações dos caminhos de ferro devem ser exigentes e severas na escolha dos seus empregados não é menos evidente que os empregados do serviço activo em uma linha ferrea devem ser melhor retribuidos do que em qualquer outra empresa industrial, por isso que tambem em nenhuma outra elles tomão sobre si tão grande responsabilidade. E' portanto indispensavel que estejão ao abrigo das necessidades e, livres da terrivel preoccupação de procurar os meios de subsistencia não só para elle, como para as suas familias; e servindo-me da phrase de um dos melhores praticos da sciencia, Albert Sohillings, engenheiro em chefe do caminho de ferro de Orléans, direi com elle: *Il faut quil soient attachés á leurs fontion par le plus puissant des biens, celui d'un bien-être assuré et proporcioné a leur place.*

Merece uma observação a preferencia que em geral se dá aos carros da 3ª. classe, da qual resulta grande prejuizo aos interessados da companhia. Porquanto, segundo se deprehende das tabellas mensaes, isso acontece para com

a quasi totalidade dos viajantes, visto que mais de tres quartas partes viajão nos carros da 3ª. classe. A directoria estuda sériamente esta questão.

§ 3. *Conservação e reparos da linha, e obras novas*

Não vos deve causar sorpreza e nem tão pouco é motivo para regosijo o annunciar-vos que a estrada se acha perfeitamente conservada e no melhor estado que é possivel, attendo-se àquelle em que a recebemos.

Não vos deve surprehender nem alegrar o estado satisfactorio da estrada, porque da acção dos tres elementos diversos que constituem as tres differentes causas do estrago e deterioração de uma via ferrea, tem por ora a nossa estado quasi inteiramente isenta.

O tempo, essa causa lenta mas infallivelmente promotora do maior ou menor abatimento dos aterros, das quédas dos taludes e de outras occurrencias communs a todas as estradas e especialmente as que acabão apenas de ser construidas, tem por emquanto sido por demais escasso para que possa ter produzido sua acção; pois, como o sabeis, mezes ha apenas que pelo Emprezario nos foi entregue a parte da linha a que me tenho referido.

As causas atmosphericas, das quaes as chuvas copiosas do verão são as mais senão as unicas destruidoras, só actuão por conseguinte entre nós com maior intensidade em um periodo de tempo que não abrange seguramente aquelle durante o qual a estrada tem estado sob nossa administração.

O trafego, por sua limitação por ora consistindo apenas em um trem diario para passageiros, em um outro para cargas percorrendo a linha tres vezes por semana e em um trem extraordinario para passageiros nos dias festivos, comquanto nos inspire as mais fundadas esperanças de grande desenvolvimento em um proximo futuro, está mui longe de ter assumido proporções taes, que possão ter produzido estragos sensiveis quer no leito da estrada, quer nas poucas obras de arte que nella se encontrão.

Não obstante a ausencia das causas apontadas, e que são constitutivas das grandes deteriorações da linha, o serviço da conservação tem sido regular e apresentado mui uteis resultados.

Das 30 milhas que se contão da côrte até Queimados, em 17, todos os trilhos têm sido levantados e repostos.

O leito da estrada está mui bem limpo e consolidado em uma extensão de 27 milhas.

Todas as vallas e sargetas têm sido reparadas, algumas por mais de uma vez.

Em S. Matheus, em um ponto onde o solo é humido, collocou-se uma grande quantidade de lastro de pedra miuda debaixo dos trilhos.

No córte humido de Nazareth puzerão-se travessas de madeira debaixo dos trilhos, o mesmo se praticou nas Larangeiras.

Em ambos estes logares tem-se aberto vallas, empregado estacadas e removido grande porções de terra, o que tem dado em resultado tornar mais secco e resistente o leito da via.

Nas pontes quasi todos os trilhos tem sido calçados.

Tem-se para descortinar o leito da estrada e melhor garantir a segurança, derribado algum matto, e especialmente nas curvas.

Além de tudo isso, fez-se em Cascadura uma grande valla para evitar a estagnação das aguas sobre o leito da Estrada Geral.

O máo estado das cercas tem chamado a nossa attenção, e temos feito semear espinho em uma grande extensão da linha e em todos os pontos onde tem-se substituido por novas as cercas que recebemos e que se estão cada dia arruinando, mas que nessa proporção vão sendo reparadas. O telegrapho ele-

ctrico e os postes em que se suspendem os fios estão em mui bom estado de conservação, prestando o telegrapho o serviço diario de communicação entre as diversas estações, e auxiliando assim a regularidade e a segurança do trafego da linha.

Parece pois, em vista do que acabamos de relatar, que os serviços feitos tem tido por fim mais o melhoramento do que propriamente a conservação da estrada.

Na verdade ella tem melhorado muito e cada dia deve melhorar ainda mais, attendendo-se que, aproveitando a estação actual, temos empregado um pessoal mais numeroso, e incutido mais actividade nessa parte da administração no intuito de preparar a estrada de modo que a estação das aguas não nos ache desprevenidos.

Segue um resumo das despezas feitas com os reparos e melhoramentos da estrada.

Varios utensis, uma besta e uma carroça compradas ao Sr. Price, em 6 de Abril, quando se organisou o pessoal dos concertos ...... 433$000

Despezas dos concertos do mez de Abril:		
Pessoal	425$000	
Madeira	425$000	
Lastro de pedra miuda...........................	280$000	1:474$325
Despezas do mez de Maio:		
Pessoal	1:322$850	
Ferramentas e eventuaes	76$000	1:398$850
Despezas do mez de Junho:		
Pessoal		2:145$775
	Rs.	5:451$950

§ 4.º Officinas de reparação e trem rodante

Não estando ainda fundadas as nossas officinas, tem sido necessario providenciar, como fica dito em outro lugar do relatorio, aos concertos occorrentes e indispensaveis. As despezas com elles feitas são as seguintes:

Locomotivas.—Despezas no mez de Março..................	96$000
Dita no mez de Abril..................	197$500
Dita no mez de Maio..................	277$000
Dita no mez de Junho..................	484$700
	1:055$200
Wagões, carros, etc.—Despezas no mez de Abril..................	236$500
Dita no mez de Maio..................	459$000
Dita no mez de Junho..................	464$000
	1:159$500

Locomotivas.

Dez locomotivas, sendo 4 destinadas a passageiros movidas por duas rodas motoras; 4 destinadas a cargas e movidas por 6 rodas motoras; e duas destinadas a cargas movidas por 4 rodas motoras.

Tods ellas se achão em bom estado e aptas a percorrer a linha, menos uma (a de nº. 1037) que no mez de Abril soffreu um desarranjo por lhe haver

saltado a chaveta do braço excentrico, occasionando isto algum estrago nos cylindros, na bomba de alimentação, e outras partes do machinismo.

Acha-se tudo quasi reparado, tendo sido o concerto feito pelos nossos proprios machinistas.

Wagões para passageiros.

8 wagões de 1ª. classe; destes achão-se 7 em perfeito estado, e 1 carecendo de alguns reparos.

16 wagões de 2ª. classe, que se achão todos em bom estado, necessitando apenas de pequenos reparos nas portas.

16 ditos de 3.ª classe; destes alguns precisão de reparos nas portas, e um necessita de um degráo novo.

Carros de carga

100 carros de cargas de differentes qualidades, dos quaes 5 estão presentemente soffrendo alguns reparos, achando-se todos os mais em bom estado.

Todo este material rodante acha-se limpo, e soffrivelmente conservado, merecendo especial cuidado do nosso inspector do trafego. Devo comtudo declarar-vos que a despeza com a sua conservação deve ir augmentando á proporção que fôr tendo mais uso.

§ 5.º Estatistica do Trafego

Rendeu a 1ª. secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, comprehendida entre a côrte, e a estação de Queimados, no trimestre de Abril a Junho a quantia de 71:922$390; a saber:			
De passagens de viajantes no mez de Abril	16:250$080		
Ditas no mez de Maio	16:291$480		
Ditas no mez de Junho	15:204$960	47:746$520	
De fretes de cargas no mez de Abril	4:533$653		
Ditos no mez de Maio	8:897$324		
Ditos no mez de Junho	10:744$893	24:175$870	71:922$390
A despeza no mesmo trimestre foi de 60:411$013; a saber:			
Com o costeio (material e pessoal)		59:167$477	
Com a oitava parte dos gastos da administração central, correspondente ás 8 leguas abertas ao transito		1:243$536	60:411$013
Saldo de receita arrecadado na 1ª. secção			11:511$377

Das cifras acima expostas resulta que houve decrescimento na renda de passagens no mez de junho, o que se explica em parte pelas chuvas constantes, que durante elle cahirão, e assim afugentarão os viajantes curiosos; e em parte pela satisfação da curiosidade desta qualidade de viajantes durante Abril e Maio.

Este facto porém assignala uma notavel circumstancia, e é que não faltarão a via ferrea numerosos viajantes em Junho, chamados por ponderosos interesses; e pois deve a companhia por este lado tranquillisar-se quanto ao futuro da estrada de ferro.

Se a renda de passagens diminuio em Junho, a dos fretes teve progressivo movimento ascendente em Maio e Junho, havendo quasi duplicado no primeiro destes mezes em relação ao de Abril.

E cumpre notar que a elevação da renda dos fretes teve lugar apezar dos altos preços da tarifa, prohibitiva a respeito de numerosos objectos, como sejão as madeiras, telha, tijolo, lenha, carvão, etc. Com a reforma da tarifa ultimamente adoptada, é de crer que, em execução da inexoravel lei economica, se eleve a renda dos fretes.

Pelo exposto podeis avaliar quanto terão esta e a de passagens de acultar, logo que se abra a via ferrea ao transito até Belém, onde teremos, sem augmentar sensivelmente as despezas, de interceptar o milhão de arrobas de café, que actualmente d'ali se deriva para o Iguassu', e a grande quantidade de generos de importação que desta villa são remettidos para o interior pelas serras de Botais e do Presidente Pedreira.

O numero de volumes que passou pela estrada de ferro no referido trimestre foi de 17,698, além de 62,536 arrobas e 22 libras de café, 15 pipas de agua ardente, 746 cavallos e bestas muares, 4 bois, 15 carneiros, 12 cabritos, 26 porcos e 15 cães.

As milhas percorridas pelas locomotivas no mez de Abril forão em numero de 4,648 (inglezas).

As percorridas por carros de 1ª. classe forão em numero de 3,120; pelos da 2ª. 6,000, e pelos da 3ª. 8,220. Total, 17,340.

O numero de passageiros da 1ª. classe foi de 376, da 2ª. 1,351, e da 3ª. 4,112. Total 5,839.

No mez de Maio o numero de passageiros da 1ª. classe foi de 337, da 2ª. 2,720 e da 3ª. 10,721. Total, 13,778.

No mez de Junho o numero de passageiros de 1ª. classe foi 278, da 2ª. 1,499; da 3ª. 8,447. Total 10,224.

O numero total de viajantes das tres classes que transitou pela via ferrea no trimestre foi de 29,841.

Do exposto vê-se que tres quartas partes dos passageiros têm viajado em carros de 3ª. classe. Enganar-se-hia quem á vista deste resultado quizesse julgar dos habitos sedentarios das nossas classes elevadas e abastadas; não, são ellas quem em maior numero povoão os carros da 3.ª classe, e por parcimoniosa economia occupão os lugares destinados aos pobres, não duvidando misturar-se e confundir-se com os escravos.

O peior porém é que semelhante economia produz graves prejuizos á companhia, e ao thesouro publico, porque, comparado o numero de viajantes com o das milhas percorridas, vê-se que cada passageiro pagou 66 réis por milha, quando o termo médio que cada um delles devia dar de interesse era de 100 réis para cobrir as despezas, e os juros do avultado capital empregado na estrada de ferro.

Fº. *Desapropriações, estudos da linha e construcção*

Desapropriações.—A pequena quantia de 2:148$000 despendida no semestre com esta verba, como se vê do balanço, refere-se a desapropriações ainda não concluidas da 1ª. secção. Em alguns casos, obtido o terreno amigavelmente; e não podendo lavrar-se logo escriptura publica, ou por extravio de titulos, ou por falta de procuração de ausentes, ou de habitação de herdeiros, deixou de ter lugar o pagamento posteriormente reclamado; ainda algumas desapropriações estão por pagar por semelhantes motivos.

Convem porém consignar o facto de que nenhuma nova reclamação foi levantada, o que é prova de que os proprietarios se vão convencendo de que tan-

to sobem de valor as suas terras pelas commodidades que lhes traz a estrada de ferro, que o augmento compensa com grande excesso a pequena deducção da zona occupada pelos trilhos e obras accessorias, de modo que ainda áquelles que por ventura tenhão direito stricto ao pagamento a equidade aconselharia a offerta gratuita.

Na continuação da estrada de ferro é de presumir que esta verba de despezas se torne cada vez mais tenue; não sómente porque os fazendeiros em geral bem se penetrão das vantagens que devem auferir da reforma das vias de communicação, mas inda porque alguns terrenos áquem da Serra, e depois quasi todos são possuidos por titulo de sesmaria, e a lei de 26 de Junho de 185_ reconhececendo á estrada de ferro o caracter de servidão publica, lhe garante expressamente a *concessão gratuita dos terrenos comprehendidos nas sesmarias e posses.*

Estudos da linha entre a Serra e o Parahyba. — Approvados difinitivamente pelo governo imperial os planos da 2ª. secção, como vos foi communicado no relatorio de Janeiro, e proseguindo os estudos da Serra em diante, apresentarão os engenheiros a planta e secção longitudinal das 13 milhas que da sahida do grande tunel na freguezia dos Mendes se estendem pelo valle do rio Pirahy até a confluencia deste com o Parahyba, propondo que neste ultimo ponto e não nos Mendes, como estava resolvida, tenha lugar a bifurcação da estrada de ferro. As razões allegadas são economia de construcção e vantagens futuras do costeio; mas a directoria, desejando que se fôr possivel a estrada de ferro toque a opulenta villa de Vassouras, exigio a apresentação da planta e secções da linha estudada mas não preferida pelos engenheiros, passando pelo Morro do Pavão, Vassouras, e Massambará; e verificado que esta linha imporia á estrada de ferro e ao paiz onus mui pesados, annuio ao desejo manifestado por uma illustração de Vassouras, e mandou explorar outra linha, por ella indicada, de Mendes passando pelas immediações da villa até a ponte do Desengano. Esses estudos estão concluidos: e logo que se ultimarem os calculos e avaliações com os dados colhidos no terreno, ficará habilitada a directoria para resolver com perfeito conhecimento de causa.

Esta pequena demora na escolha da linha dos Mendes em diante não prejudica a companhia, visto o numero de annos que exigem as pesadas obras da 2ª. secção.

Do estado das explorações Parahyba abaixo e Parahyba acima julgareis pela seguinte exposição do engenheiro em chefe:

"*Da barra do Pirahy para a Cachoeira.*—A turma de engenheiros que se tem occupado na exploração da estrada para S. Paulo sob a direcção de Mr. Moreno, traçou uma linha até a Cachoeira, que é o termo prescripto; voltou desse ponto revendo, e algumas vezes mudando a linha; e neste regresso já se acha abaixo de Rezende.

"A distancia da barra do Pirahy á Cachoeira, pela linha definitiva, não excederá a 24 leguas. O terreno em geral é favoravel á construcção de uma estrada de ferro. Ha grande extensão em linhas rectas, ainda que algumas vezes seremos forçados a empregar curvas do nosso limite usual.

"Entre o Salto e a Cachoeira é questão duvidosa qual das margens melhor se prestará a um traço economico: correu-se uma linha de cada lado, porém os planos e avaliações que devem resolver a questão não poderão ser concluidos senão depois que os engenheiros completarem a revisão de todas as explorações. Nas primeiras tres leguas acima da barra do Pirahy têm-se feito a marcação definitiva da linha.

"*Para Porto Novo do Cunha.* — Parahyba abaixo, as explorações têm sido executadas com igual diligencia por outra turma de engeiheiros dirigida por Mr.

Lawson. A maior parte da distancia foi estudada e nivelada duas vezes, e a exploração preliminar chegou a uma legua abaixo da Fazenda de Cantagallo, onze leguas do Porto Novo do Cunha, o outro termo decretado.

"As primeiras quatro leguas da barra do Pirahy até um ponto uma legua abaixo da ponte do Desengano, forão achadas muito favoraveis á construcção da estrada de ferro, não sómente quanto ao custo primitivo, mas quanto aos declives e ás curvas necessarias.

"Abaixo desse ponto a despeza será um pouco maior, e teremos muitas curvas; mas o terreno é ainda favoravel, e os declives serão mui brandos, pois que toda a differença de nivel entre a barra do Pirahy e Ubá, distancia de 10 leguas, é apenas de 300 pés (corresponde, na totalidade, a 1:750).

"Esta turma de engenheiros foi obrigada a voltar para instituir estudos ordenados pela directoria, de Vasouras á ponte do Desengano, e em outros pontos; e está agora occupada em preparar serviço para os emprezarios da 2ª. secção. Estes emprezarios installarão os trabalhos cumulativamente então em diversos pontos, que sómente com a maior difficuldade e extraordinarios esforços podemos preparar-lhes o serviço na extensão em que o exigem.

"Meu primeiro ajudante, o Sr. major Ellison, recentemente se achou compellido a dedicar todo o seu tempo a este objecto com todos os engenheiros, excepto os tres que explorárão a linha de S. Paulo.

"Os exames ultimamente ordenados pela directoria estã feitos; mas os calculos e avaliações necessarias para um relatorio claro e completo ainda não forão concluidos; tenho-os entre mãos e conto apresentar os resultados em pouco tempo.

"Empregámos 21 mezes em explorações, mudanças, melhoramentos, e marcação definitiva da 2ª secção. As linhas nivelladas neste tempo equivalerião, sommadas, a uma linha continua de 350 milhas. Em toda a minha experiencia nunca vi um terreno em que as explorações fossem mais laboriosas, desenvolvendo-se em grande parte atravez de mato virgem na encosta de montanhas e asperrimos taludes.

"Devo accrescentar que, a não se ter dado a necessidade de dispender tempo com planos preliminares, estimações, calculos e outras informações, os planos de toda a linha decretada estarião já concluidos.

"Todos os resultados de nossas explorações e estudos são, em meu conceito, satisfactorios no mais alto grão; em todos os casos corresponderão ás minhas melhores esperanças. Acredito que os caracteres de toda a estrada de ferro serão proprios para satisfazer ás necessidades do paiz.

Tratando de estudos da linha, convem noticiar o que se tem passado a respeito da continuação dos trilhos do Campo para a Prainha, e dos ramaes que têm sido propostos para chamar concurrencia á nossa via ferrea.

Na linha da Prainha a directoria adoptou o plano que foi indicado no relatorio de Janeiro, e estava então em estudo, plano reclamado pelas necessidades da lavoura e do commercio do nosso principal artigo de exportação.

O transporte pelos meios ordinarios, de mercadorias pesadas, desde o Campo até o centro do mercado e vice-versa, onera-as excessivamente, quando o trafego avultar, e se tornará materialmente quasi impossivel, attentar á estreiteza das ruas. A falta de vastos depositos ao lado dos trilhos, que recolhão os proprios vehiculos da companhia, causar-nos-hia, e aos consignatarios, os mais serios embaraços.

Ambas estas difficuldades são removidas pela modificação de plano adoptado pela directoria de approvação do governo imperial.

Ramal do Campo Grande — A fundação de uma escola de tiro, e outros estabelecimentos militares em Campo Grande, lugar distante menos de uma legua

da estrada de ferro, na passagem da fazenda de Sapopemba, chamou a attenção do governo para a conveniencia de um ramal que no ultimo ponto venha entroncar-se em nossos trilhos; e ouvida a directoria a este respeito, concordou em estabelecer no entroncamento um ponto de parada dos trens, e tomar a si o serviço da estação, comtanto que nem esta nem o ramal fossem construidos a expensas da companhia. O motivo da restricção foi que, não podendo os ramaes ser construidos com capital garantido pelo Estado, a companhia só poderia emprehender algum, quando estudados os planos, e demonstrando com dados estatisticos que o ramal pagaria os juros do seu custo, a assembléa dos accionistas approvasse a idéa e consignasse a ella fundos especiaes.

Ramal de Iguassu'.—Neste sentido estão encetados estudos para um ramal de communicação entre a estação de Maxambomba e a villa de Iguassu'; nada porém propõe a directoria por não estarem ainda completos os mesmos estudos.

Estradas de rodagem ordinaria.—Podem ainda ser considerados como ramaes da estrada de ferro; 1º., a travessia que liga a estação de Queimados á estrada do Presidente no ponto Carapuça, e a propria estrada do Presidente de Belém em diante. A primeira destas vias de communicação, tendo declives appropriados á rodagem ordinaria, não a tolerava pelo seu estado de grave deterioração, o governo da provincia, porém, proveu de remedio o mal; mandando realizar o concerto a expensas dos cofres provinciaes, por meio de um contracto que a directoria devidamente autorisada celebrou por meio de hasta publica e tem já começo de execução.

A estrada do Presidente Pedreira, sendo a unica de rodagem atravez da Cordilheira ao sul de Petropolis, e sendo tambem a unica estrada geral que passa por Belém, assumirá uma grande importancia para a companhia e para a lavoura da provincia uma vez aberta a estação de Belém. E disso convicta a directoria representou ao governo geral e provincial a necessidade de ser empredrada a referida estrada, que as chuvas tornão muitas vezes intransitaveis. Temos razão de crer que a representação foi acolhida benignamente, e que a causa da demora da obra é a falta de consignação de fundos pelo poder legislativo.

Semelhante representação foi apresentada ao Exm. presidente da provincia a proposito de outra travessia votada pela assembléa provincial, e que deve ligar a serra da Viuva na estrada do Commercio com o ponto de Belém, seguindo o valle do rio de Sant'Anna. E consta que se acha em estudos uma idéa semelhante do lado da serra do Pirahy.

O governo da provincia, procurando assim melhorar as vias de communicação e harmonisa-las com o traço da estrada de ferro, consultará com zelo e illustração os verdadeiros interesses dos seus administrados, e habilitará a companhia para conciliar com aquelles os de seus accionistas, e da garantia de juros.

Construcção.—As 7 milhas entre Queimados e Belém, ainda não percorridas pelas nossas locomotivas, continuão em construcção.

A ponte sobre o rio de S. Pedro, que exigio 216 pés de vão, não sendo lançada na precedente estação secca, foi depois estorvada pelas chuvas, e sómente agora está adiantada. Os trilhos estão assentados até o lugar desta ponte, que dista de Belém menos de duas milhas: nesta ultima distancia estão feitos os aterros mais pesados: a estação se está edificando.

O prazo marcado no contracto para a conclusão da 1ª. secção terminou em 9 de Agosto passado; e parecendo as allegações do empresario em justificação de demora completamente infundadas, a directoria mandou intimar-lhe o pagamento das multas estipuladas.

Pelo que toca á 2ª. secção, annexa-se ao relatorio a cópia do contracto pelo qual foi adjudicada a construcção aos emprezarios americanos Roberts Harvey & C.

As propostas estão archivadas; qualquer dos Srs. accionistas, ou a commissão que nomearem poderá por si examinar, se a preferencia dada pela directoria consultou como era de seu dever os interesses da companhia. A directoria deseja esse exame.

Dos seis socios da firma adjudicatoria, achavão-se no Rio de Janeiro tres, dos quaes um partio a entender-se com os socios ausentes para fazer acquisição do material preciso, organisar o pessoal, e preparar-se para montar o serviço em larga escala; e os dous restantes immediatamente installarão os trabalhos preliminares que foi possivel começar, como seja abertura de caminhos, derrubada de matas, construcção de barracas e ranchos, e celebração de sub-contractos com o fim de abreviar o trabalho.

A secção adjudicada, constando de 17 1|2 milhas inglezas, fôra subdividida pelos engenheiros e m 17 divisões, cada uma de cerca de uma milha assignaladas pelas estacas de nivellamento collocadas definitivamente de 100 em 100 pés pelo eixo de toda a linha; nestas divisões estavão installados no começo deste mez os seguintes serviços:

Na 2.ª os sub-empreiteiros Holdens e Justino, que contractarão as tres primeiras divisões, occupavão cerca de 150 pessoas em 6 diversos pontos em excavações e aterros, que no dia 3 de Julho apresentavão, já outras tantas pequenas porções de leito preparado. Este espaço, nos campos da fazenda do Machado, precede ao começo da subida da serra.

Na 4.ª divisão os irmãos Wilkinson, que se obrigarão pela 4.ª, 5.ª e 6.ª, occupação tambem em excavações e aterros 52 trabalhadores em tres turmas, uma das quaes no cruzamento da estrada do Presidente, lugar em que já se tem começado a subida da serra, e terão os trilhos uma altura de 120 pés sobre as aguas do rio Santa Anna.

Na 8ª. divisão, que comprehende um tunel de 1.000 pés em uma altura de 600 pés sobre o rio os socios Romieu e Dr. Ferreira com 38 trabalhadores acabárão de limpar o terreno e fazer ranchos, e no dia 5 encetárão o trabalho de excavação.

Na 10ª., dous subditos francezes com 40 jornaleiros começárão o trabalho da derrubada e arranchação; o termo desta divisão está a 786 pés de altura sobre as aguas do rio.

Na 12ª. e 13ª. os Italianos Eustachio Zamitte e Canera com 20 pessoas tinhão adiantado o trabalho de cortar o mato a arranchar-se; o termo da 13ª. divisão acha-se a 7.059 pés do nivel de Santa Anna.

Na 15ª. os sub-empreiteiros nacionaes Furtado e Baptista com 30 homens se occupavão, como os precedentes; alcança esta divisão o nivel de 1.230 pés sobre o rio.

Na 16ª., e no aterro e córte que prende ao grande tunel e lhe dará accesso, trabalhava uma turma de operarios sob a immediata direcção de um dos empresarios.

E finalmente na 17ª., e ultima que comprehende o grande tunel, o mesmo empresario tinha limpas a entrada e a sahida do tunel, e os lugares de cada um dos poços, e abertas estradas para cada um destes pontos, assim preparados para começar a perfuração. Este ultimo trabalho, ao menos na larga escala que convém, depende do concerto que já se começou das estradas publicas por onde devem ser conduzidas machinas pesadas que existem em Queimados, e são indispensaveis áquelle serviço. Nos trabalhos preliminares descriptos occupavão os empresarios 74 pessoas.

Occupavão-se pois na 2ª. secção ao todo 354 jornaleiros numero que todos os dias vai augmentando; por ora se não tem sentido falta de braços.

No systema de contracto que a directoria preferio as obras são dirigidas immediatamente pelos engenheiros da companhia, e executadas sob as suas

vistas; de modo que cada lugar em que se installa parcialmente o serviço exige a presença de um engenheiro, que partindo da linha central, e depois de limpo o terreno, marque os taludes dos aterros e córtes, e a zona do terreno que se deve occupar, e determine os lugares em que mais convém depositar os productos da excavação, e dê instrucções sobre tudo que occorre. Por este motivo a installação do serviço em tão diversos pontos, occupando grande parte dos ajudantes do engenheiro em chefe, foi causa de suspender-se momentaneamente a exploração Parahyba abaixo, como em outro lugar ficou dito.

Tal é o estado actual da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

N. B. Vão annexos os seguintes documentos:

1°. O balanço da companhia.
2°. O contracto e especificação do emprestimo.
3°. A relação dos empregados.
4°. O contracto de construcção da 2ª. secção.

Sala das sessões da directoria, em 31 de Julho de 1858.

Christiano Benedicto Ottoni, presidente.
Jeronymo José Teixeira Junior, vice-presidente.
João Baptista da Fonseca, secretario.
Dr. Roberto Jorge Haddock Lobo.
Alexandre Joaquim de Siqueira.
Luiz Peixoto de Lacerda Werneck.

BALANÇO DA COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II EM 31 DE DEZEMBRO DE 1856

ACTIVO

ACCIONISTAS — Por 60,000 acções do valor de 200$		12,000:000$000	
Por entradas realisadas		5,792:700$000	6,207:300$000
MAUÁ MAC-GREGOR E C.: Pelos fundos existentes neste banco			158:932$934
GOVERNO IMPERIAL: Pelos juros de 5 % deduzido o rendimento		120:251$420	
Pelo que de mais se lhe abonou, nos dous semestres passados, como rendimento liquido		10:377$320	130:628$740
GOVERNO PROVINCIAL. — Pelos juros de 2°			52:041$063
CAIXA: Pelo saldo existente			1:343$187
MOBILIA: Pelos diversos moveis no escriptorio			1:217$000
PROPRIOS DA COMPANHIA: Pelos predios e terrenos no semestre passado		1,050:417$847	
Idem, neste semestre		132:429$865	
		1,182:847$712	
Deduzindo a importancia de uma chacara vendida		22:000$000	1,160:847$712
ACÇÕES DA COMPANHIA: Pelo custo das 75 acções que representão fundo de reserva			7:414$000
CUSTO DA ESTRADA: Pelas despezas até o semestre passado		2,874:299$094	
Idem, neste semestre; a saber:			
Pela 7ª, 8ª e 9ª prestação bimensal, e a 1ª metade da 10ª dita, mais a 1ª prestação de £ 34,700, da clausula 3ª do contracto, sendo ao todo £ 183474 10 0, pagas a E. Price	1,596:422$083		
Pela commissão de 1/2 % a Mauá Mac-Gregor e C. de Londres, sobre as quantias ali pagas a E. Price	4:554$285		
Por diversas indemnisações de terrenos e plantações	1:650$000	1,602:626$368	4,476:925$462
EXPLORAÇÕES E ESTUDOS: Pelas despezas até o semestre passado		5:705$580	
Idem, neste semestre; a saber:			
Pelas gratificações de engenheiro em chefe	7:135$273		
Pelas folhas dos engenheiros e seus auxiliares	7:780$557		
Pelas despezas de engajamento e passagem do engenheiro chefe e seus ajudantes	2:106$251		
Pelos diversos objectos comprados para o serviço de exploração, despezas de viagens, comedorias de engenheiros, etc., etc.	6:495$507	23:517$588	29:223$168
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL: Pelas despezas até o semestre passado		22:648$790	
Idem, neste semestre		23:221$560	45:870$350
C. F. M. GARNETT (engenheiro em chefe): Pelo saldo de sua conta			1:234$286
INSTRUMENTOS DE EXPLORAÇÃO: Pelos comprados para o serviço			2:116$420
CAVALGADURAS: Por 12 animaes comprados para o dito			1:970$000
Rs.			12,277:063$322

PASSIVO

CAPITAL: Representado por 60,000 acções de 200$000		12,000:000$000
PREMIO DE ACÇÕES		2:507$000
DIVIDENDOS: Pelo que resta pagar do 1° dividendo	2:451$360	
Idem, do 2° dividendo	6:366$060	
Pelo 3° dividendo a pagar em Janeiro	182:397$060	191:214$480
FUNDO DE RESERVA: Empregados em acções da Companhia	7:414$000	
Por empregar	4:653$985	12:067$985
GANHOS E PERDAS: Pelo saldo indivisivel		126$360
MAUÁ MAC-GREGOR E C., de Londres: Pelo saldo a seu favor £ 2056 15 6		17:547$067
REMESSAS: Pela importancia de £ 6253.10.0 ao cambio de 28, remettidas para Londres para complemento da 1ª metade da 10ª prestação a E. Price		53:601$430
Rs.		12,277:064$322

O fundo de reserva compõe-se das seguintes parcellas; a saber:

Do correspondente ao semestre passado	6:000$000
Dos juros vencidos no Banco Mauá	52$535
Do 1° e 2° dividendo das 5 acções emittidas para emprego deste fundo	15$450
Do fundo correspondente a este semestre	6:000$000
Rs.	12:067$985

S. E. O. — Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1856. — O guarda-livros, JOSÉ TORQUATO DE FARIA.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS

DEBITO

DIVIDENDO. Pelo 3° correspondente a 55,854 acções a 3$210	179:291$340	
a 691 » a 2$562,84	1:770$923	
a 691 » a 1$549,17	1:070$482	
a 691 » a 382,65	264$315	182:397$060
FUNDO DE RESERVA: Pelo que corresponde a 1/10 % das acções emittidas		6:000$000
SALDO indivisivel que passa ao semestre seguinte		129$360
Rs.		188:523$420

CREDITO

SALDO indivisivel no semestre passado		379$690
GOVERNO IMPERIAL: Pelos juros de 5 o/o, deduzido o rendimento		120:251$420
GOVERNO PROVINCIAL: Pelo juro de 2 o/o		52:041$063
JUROS: Pelos vencidos pelo fundo disponivel no Banco Mauá Mac-Gregor e C.	17:543$004	
Deduzindo os pagos a Mauá Mac-Gregor e C. (de Londres)	4:050$359	13:492$645
ALUGUEIS DE PREDIOS E TERRENOS: Pelo liquido dos alugueis cobrados		2:358$602
Rs.		183:523$420

S. E. O. — Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1856. — O guarda-livros, JOSÉ TORQUATO DE FARIA.

BALANÇO DA COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. P

ACTIVO

ACCIONISTAS.—Por 60,000 acções do valor de 200$ . .		12,000:000$000	
Por entradas realisadas		7.800:000$000	4,200:000$000
MAUÁ MAC-GREGOR E C.: Pelos fundos existentes neste banco			245:596$907
MAUÁ MAC-GREGOR & C.: de Londres: —pelo saldo a nosso favor, £ 1361,0,5			11:656$736
GOVERNO IMPERIAL: Pelo juro garantido de 5% deduzido o rendimento liquido			172:985$829
GOVERNO PROVINCIAL:—Pelo juro garantido de 2%.			76:043$835
CAIXA: Pelo saldo existente			1:839$296
MOBILIA: Pelos diversos moveis nas estações			6:612$800
PROPRIOS DA COMPANHIA: Pelos predios e terrenos no semestre passado		1,400:804$599	
Idem, neste semestre.		2:148$000	
		1,402:952$599	
Deduzindo a importancia de um terreno vendido		1:400$000	1,401:552$599
ACÇÕES DA COMPANHIA: Por 160 acções que representão fundo de reserva			20:389$050
CUSTO DA ESTRADA: Até o semestre passado . . .		5,547:767$127	
Addindo o pagamento neste semestre a Edward Price, da 2ª prestação da clausula 3ª do contracto de Londres £ 34,700 menos £ 5,797, arbitramento do ramal do Valongo, sendo £. 28,903 a 24 1/2 d		283:131$419	
		5,830:898$546	
Eliminando o valor das estações e trem rodante, englobado nesta verba, para ser representado por seus respectivos titulos		689:000$000	5,141:898$546
ESTAÇÕES: Pelas cinco existentes, a saber:			
da Côrte		200:000$000	
do Engenho-Novo		10:000$000	
de Cascadura		10:000$000	
de Maxambomba		10:000$000	
dos Queimados		10:000$000	240:000$000
TREM RODANTE. A saber:			
Dez locomotivas		220:000$000	
Quarenta wagons		89:000$000	
Cem carros de carga		140:000$000	449:000$000
EXPLORAÇÕES E ESTUDOS: Pelas despezas até o semestre passado		116:139$930	
Idem, neste semestre, a saber:			
Gratificações do engenheiro em chefe	11:792$880		
Folhas dos engenheiros e auxiliares	18:291$680		
Comedorias dos engenheiros, ferias de trabalhadores, despezas de viagem etc., etc.	24:208$980	54:293$540	170:433$470
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL: Por despezas até o semestre passado		82:209$722	
Idem, neste semestre, a saber:			
Até 31 de Março	7:018$379		
Por 7,8 das feitas no trimestre de Abril até hoje, correspondentes á extensão da linha por construir	8:704$754	15:723$133	97:932$855
INAUGURAÇÃO: Pelas despezas feitas com esta solemnidade			28:417$950
REMESSAS: Por £ 2,000 remettidas á legação brazileira em Londres, para compra de encommendas			18:823$529
COKE: Por 16 toneladas deste combustivel em ser .			800$000
DEPOSITO: Pelos materiaes e outros artigos em ser, como do inventario			2:562$832
INSTRUMENTOS DE EXPLORAÇÃO: Pelos existentes .			3:496$642
CAVALGADURAS: Por 17 animaes no semestre passado		3:030$000	
Por 3 ditos comprados neste semestre		600$000	3:630$000
MACHINISMO: Por machinas de trabalhar nos tuneis, vindas dos Estados-Unidos, com as quaes se obrigarão a ficar os empreiteiros da 2ª secção . .			20:656$510
CONTA EM SUSPENSO: Pelos fretes de mercadorias armazenadas, a receber na occasião da entrega das mesmas			337$520
		Rs. . . .	12,314:666$906

CAPITAL — Representado p
PREMIOS de acções . . .
FUNDO DE RESERVA: Emp
Companhia . . . .
Por empregar . . .

1º DIVIDENDO: Resto a p
2º DITO: Idem . . . . .
3º DITO: Idem . . . . .
4º DITO: Idem . . . . .
5º DITO: A pagar em Jan
6º DITO: A pagar em Julh
CHARLES F. M. GARNETT
Saldo a seu favor
GANHOS E PERDAS: Pelo s

(*) O fundo de reserva compõe-se das seguintes parcellas:

Do fundo existente no ultimo semestre	24:81
Do 5º dividendo de 160 acções	46

CONTRACTO

celebrado em 19 de Maio de 1858, entre S. Ex. o Sr. commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, enviado extraordinario e ministro plenipotenciario de Sua Magestade o Sr. D. Pedro II, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil, etc., etc., de uma parte; e da outra o Barão Leonel Rothschild, Sir Antony de Rothschild, Baronet Barão Nathaniel de Rothschild e barão Mayer Anschel de Rothschild, banqueiros da cidade de Londres, usando da firma social de N. M. Rothschild & Sons, para o fim de dar execução ao acto da assembléa geral legislativa do Brazil, sanccionado pelo decreto imperial de n. 912 datado de 26 de Agosto de 1857, que autorisou o governo imperial para levantar um emprestimo equivalente a um terço do capital da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, e para prover ao pagamento do juro do dito emprestimo, e da sua amortização; não excedendo a 7 por cento ao anno os juros garantidos á dita terça parte do capital.

Em virtude do que Sua Magestade Imperial, por decreto nº 2,104 de 11 de Fevereiro de 1858, determinou que a importancia da dita terça parte do capital fosse realizada por meio de emprestimo, e em conformidade das condições annexas ao mesmo decreto, foi a dita terça parte do capital fixada em £ 1,425,000.

E havendo Sua Magestade Imperial autorisado, pelo instrumento datado de 12 de Fevereiro de 1858, ao commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira para contractar na cidade de Londres o emprestimo da somma acima referida conveio o dito commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira em assignar e cumprir por parte de Sua Magestade Imperial o contracto geral, cuja cópia vai junta por via da especificação (schedule) n. 2, pelo capital de £ 1,526,500; e devendo o dito contracto geral ser immediatamente depositado no banco de Inglaterra, preparar-se-hão apolices especiaes destinadas para o funccionamento e distribuição do capital do dito emprestimo, na razão de £ 100 por cada apolice:

E obrigando-se os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons por este contracto a negociar o dito emprestimo sob as condições e clausulas adiante mencionadas, convierão os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons e o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, no seguinte, a saber:

1º. Os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons tomarãõ immediatamente sob sua responsabilidade o emprestimo de £ 1,425,000 na razão de £ 95,10,0 por cada £ 100, formando juntamente com as commissões adiante mencionadas o total de £ 1,457,062 10,0, o qual será realizado em dinheiro, conforme o que se acha disposto na especificação (schedule) n. 1, e cujo producto, depois de recebido, será applicado para os fins adiante mencionados.

2º. O pagamento da dita somma de £ 1,425,000 será effectuado pelos ditos Snrs. N. M. Rothschild & Sons pelo modo seguinte:

25 %..........................	£. 356,250	no 1º de Junho proximo futuro.
25 %..........................	£. 356,250	no 1º de Agosto " "
25 %..........................	£. 356,250	no 1º de Outubro " "
25 %..........................	£. 356,250	no 1º de Dezembro " "

Por todas estas quantias será o governo imperial creditado em conta separada entre o mesmo governo e os ditos N. M. Rothschild & Sons, na qualidade de seus agentes financeiros, e estarão sugeitas pelo que respeita ao vencimento de juros durante o tempo que se conservarem no poder dos Srs. N. M. Rothschild & Sons, ás mesmas condições do art. 3°. do contracto da agencia celebrado pelo governo imperial com os Srs. N. M. Rothschild & Sons na data de 20 de Junho de 1855.

3°. Serão preparadas e assignadas pelo commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, por parte do governo imperial e por elle entregues aos Srs. N. M. Rothschild & Sons, no 1° de Agosto de 1858, ou depois desse dia, segundo parecer mais conveniente, apolices especiaes para fornecimento e distribuição do capital de £. 1,526,500. Cada uma destas apolices será do valor de £. 100, pagavel ao portador com vencimento de juros na razão de £. 4,100 por anno; sendo contados estes juros do 1° de Junho de 1858 em diante, e pagaveis em cada semestre que se vencer no 1° de Dezembro e 1° de Junho de cada um dos annos subsequentes.

O primeiro pagamento semestral será realizado no 1° de Dezembro de 1858.

Serão annexadas ás apolices emittidas, em cumprimento deste contracto, coupons ou certificados de dividendos, pagaveis por parte do governo imperial (na razão dos juros e nas épocas já mencionadas) á casa bancaria dos Srs. N. M. Rothschild & Sons em Londres, e estes coupons serão assignados pelos Srs. N. M. Rothschild & Sons por si ou em nome do commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, como representante do governo imperial, e em nome de S. M. Imperial, obriga-se o dito commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira a que S. M. Imperial e seus successores remettão devida e regularmente aos Srs. N. M. Rothschild & Sons em Londres, os fundos precisos para o pagamento dos dividendos que se forem vencendo, concernentes ao dito capital de £. 1,526,500 de modo que a importancia de taes dividendos esteja em poder dos ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons quinze dias antes pelo menos das respectivas épocas em que o pagamento desses dividendos se tornar exigivel.

4°. O governo imperial resgatará ou pagará a dita somma de £. 1.526.500 dentro do prazo de trinta annos, contados do 1° de Junho de 1858, por meio de um fundo annual de amortização de £. 1,19,0 % do capital de £. 1,526,500, o qual fundo será fornecido pelo governo imperial em cada um dos semestres do referido prazo de trinta annos, e accumulado para esse fim á importancia dos dividendos vencidos successivamente pelas apolices que forem resgatadas por sorteio ou por compra effectuada em qualquer época no decurso dos trinta annos já referidos, como adiante mais particularmente se explicará, e taes dividendos correspondentes á essas apolices continuaráõ a ser pagos semestralmente pelo governo imperial, como se as mesmas não houvessem sido cancelladas ou resgatadas, no 1° de Dezembro e 1° de Junho de cada um dos annos que forem decorrendo no prazo já referido de trinta annos, até ficar completamente amortizado o dito emprestimo; e a importancia dos dividendos ultimamente referidos será incorporada logo que fôr recebida pelos Srs. N. M. Rothschild & Sons, aos fundos destinados para a amortização acima dita.

5°. O dito fundo de amortização e a accumulação do mesmo aos dividendos das apolices que forem resgatadas successivamente por compra ou por sorteio, como já foi dito, serão applicados annualmente para o resgate do dito emprestimo de £. 1,526,500, e este resgate será effectuado pelo modo seguinte, a saber: por meio de compra de apolices quando estas estiverem ao par ou abaixo do par, e por sorteio quando estas estiverem acima do par.

Taes sorteios terão lugar em Londres dous mezes de calendario antes do 1° de Dezembro e 1° de Junho de cada anno, e o resultado será immediata-

mente publicado em duas folhas diarias de Londres, os numeros sorteados serão pagos ao par juntamente com os dividendos correspondentes no fim dos seis mezes do calendario, contados do 1º de Dezembro ou 1º de Julho seguinte, ou como fôr mais particularmente explicado pelo contracto geral constante da especificação (schedule) n. 2, que se acha junto por cópia.

O commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira obriga-se por parte de Sua Magestade Imperial a que Sua Magestade Imperial e seus successores faráõ annualmente remessa em devido tempo aos Srs. N. M. Rothschild & Sons em Londres, das sommas precisas para a dita amortização, de maneira que taes sommas estejão em poder dos Srs. N. M. Rothschild & Sons em Londres 15 dias pelo menos, antes das respectivas épocas em que deve ter lugar a operação de amortização, a saber, 15 dias antes do 1º de Dezembro e do 1º de Junho de cada anno; ficando outrosim estabelecido que os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons não serão em caso algum obrigados a comprar apolices quer a par quer abaixo deste, senão quinze dias depois de haverem recebido em Londres os fundos destinados para aquelle fim.

6º. Os ditos Srs. Rothschild & Sons serão exclusivamente empregados no pagamento dos dividendos do capital de £. 1,526,500, e nas compras das apolices amortizaveis (como foi estipulado no artigo precedente) até que seja completamente resgatado o dito emprestimo; e por estes serviços receberão os Srs. Rothschild & Sons do governo imperial uma commissão de 1 % da importancia de quaesquer dividendos que houverem de pagar no cumprimento deste contracto, e bem assim uma commissão de 1/8 % da importancia das apolices que forem resgatadas por sorteio ou por compra, como já se disse sejão ou não os ditos Srs. Rothschild & Sons possuidores de apolices do dito emprestimo nas épocas do pagamento dos respectivos dividendos, ou daquellas que houverem de ser resgatadas por sorteio ou compra como acima fica dito.

7º. O governo imperial pagará aos Srs. Rothschild & Sons, como retribuição dos serviços por elles prestados na negociação deste emprestimo, uma commissão de 2 % do capital de £. 1,526,500 e mais 1/4 °|° do mesmo pela corretagem a que os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons são obrigados nas operações concernentes á circulação do dito emprestimo; a qual commissão e corretagem são mais explicadas na expecificação (Schedule) nº. 1 junta a este contracto.

Em fé do que as ditas partes contractantes assignarão o presente contracto em Londres no dia e anno acima referidos.

Especificação (schedule) n. 1, acima referida.

£ 1,425,000 em dinh. a razão de 95 ½ % =		£. 1„192,146,11,10.
2 % de commissão £.....	28,500	
1 ¼ % de corretagem £.	3,562,10	
	£. 32,062,10	
á razão de (95 ½ menos 2 ¼ %=93 ¼ %.)		£. 34,383,79
£. 1,457,062,10,0		£. 1,526,52917,7

N. M. Rothschild & Sons.—F. I. de Carvalho Moreira.

SCHEDULE N. 2. 1858. — IMPERIO DO BRAZIL

Emprestimo de £. 1,425.000 para a Estrada de Ferro de D. Pedro II

Saibão todos quantos virem o presente que Sua Magestade Imperial o Senhor D. Pedro II pela graça de Deos e unanime acclamação de seu povo Imperador Constitucional e defensor Perpetuo do Brazil, etc., etc., sanccionou pelo decreto nº 911 de 26 de Agosto de 1857 a lei do Imperio pela qual foi o governo imperial autorisado para levantar um emprestimo equivalente a um terço de capital da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e para prover ao pagamento dos juros: do dito emprestimo e de sua respectiva amortização e ordenou pelo decreto n. 2.104, de 11 de Fevereiro de 1858, que a dita terça parte do capital fosse realizada por meio de um emprestimo cujo valor foi fixado em £. 1,425,000 na conformidade das condições anexas ao mesmo decreto.

Eu abaixo assignado, o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, do conselho de Sua Magestade Imperial e seu enviado extraordinario ministro plenipotenciario junto á côrte de Londres, devidamente autorisado por Sua Magestade Imperial pelo instrumento datado de 12 de Fevereiro de 1858, para contractar na cidade de Londres o emprestimo da somma já mencionada, e no desempenho do poder e autoridade de que me acho revestido entrei em negociações com os Srs. N. M. Rothschild & Sons, para realização de um emprestimo de £. 1,425,000, somma representada pelo capital de £. 1,526,500, vencendo juros na razão de £. 4,10,0 ao anno por cada £. 100, destinado para o serviço da dita estrada de Ferro de D. Pedro II.

Saibão portanto que com os plenos poderes que Sua Magestade Imperial me revestio e para o fim já mencionado, eu abaixo assignado, o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, em nome e por parte de Sua Magestade Imperial, solemnemente empenho pelo presente instrumento a imperial e sagrada palavra pelo stricto e devido comprimento de todas as disposições no mesmo exaradas.

1º. Emittir-se-hão apolices pagaveis ao portador vencendo juros na razão de £. 4,10,0 por cento e ao anno até a somma preciza para realizar-se a quantia de £. 1,425,000, destinada para o serviço da dita estrada de ferro, pela maneira e forma ajustadas com os Srs. Rothschild & Sons.

Uma especificação de taes apolices será aqui annexada, e os juros deste emprestimo, que são contados desde o dia 1 de Junho de 1858, serão pagos semestralmente em Londres aos portadores de taes apolices na razão já mencionada, a saber: £. 2,5,0 por cento no 1º de Dezembro de 1858, e £. 2,5,0 por cento no 1º de Junho de 1859, e assim por diante no primeiro dia dos mezes de Dezembro e Junho de cada um dos annos subsequentes.

2.º Um fundo de amortização na razão de £. 1,19,0 por cento da totalidade das apolices emittidas, e os juros acumulados das apolices que successivamente forem resgatadas ou adquiridas para fundo de amortização serão applicadas annualmente para o resgate das mesmas, devendo este resgate começar a ter lugar do 1º. de Dezembro de 1858 em diante, por compra quando as apolices estiverem ao par ou abaixo deste, ou por sorteio quando estiverem acima do par, que será feito em Londres dous mezes do calendario antes do dia 1º. de Dezembro e 1º. de Junho de cada anno. O sorteio terá lugar em presença de um tabellião, dos contractadores do emprestimo, ou de seu representante, e do enviado brazileiro, ou de outro representante brazileiro em Londres, ou finalmente de alguma outra pes-

soa devidamente autorisada por Sua Magestade Imperial, por seu enviado, ou outro qualquer representante que esteja presente nessa occasião; e o resultado será immediatamente publicado em duas folhas diarias de Londres.

Os numeros assim sorteados serão pagos ao par com os juros respectivos, vencidos no fim do semestre do calendario, contados do 1º de Dezembro e 1º de Junho seguinte.

As apolices resgatadas serão cancelladas e depositadas no banco de Inglaterra em presença de um tabellião e das outras testemunhas acima declaradas.

A importancia e os numeros das apolices resgatadas serão immediatamente publicados em duas folhas diarias de Londres.

Os juros correspondentes ás apolices quer resgatadas por sorteio, quer por compra serão incorporados ao fundo de amortização.

Quando as apolices estiverem acima do par a somma annualmente empregada na amortização não deverá exceder a £. 1,19,0 por cento do capital originario do dito emprestimo, sendo aquella somma addicionada aos juros vencidos pelas apolices que forem resgatadas.

Se findo o prazo de 30 annos contados do 1º. de Dezembro de 1858 não estiver o dito emprestimo completamente amortizado, será a parte restante paga ao par.

3º. Sendo este emprestimo contractado por ordem de Sua Magestade Imperial e em virtude de um acto legislativo, todos os recursos do seo Imperio serão applicaveis ao completo pagamento do referido emprestimo.

4º. O pagamento dos juros deste emprestimo e do seo respectivo resgate será effectuado tanto em tempo de guerra, como de paz, sem distincção se os possuidores de apolices pertencem a uma nação amiga ou inimiga.

Se algum estrangeiro possuidor de taes apolices morrer *ab intestado,* as mesmas passarão a seos representantes na ordem de successão estabelecida pela leis do paiz a que elle pertencer, e essas apolices serão isentas de sequestro, em virtude da reclamação da parte do Estado, ou da parte de particulares.

O presente instrumento com os poderes originarios e cópias officiaes com sellos da legação, do decreto imperial sanccionado a execução do acto legislativo, e bem assim o decreto imperial que determinou a realização do dito emprestimo, serão depositados no banco de Inglaterra em minha presença e na presença dos contractadores do dito emprestimo e de um tabellião, e ahi serão conservadas até que o emprestimo esteja totalmente resgatado, então será este instrumento cancellado e restituido.

Em testemunho do que eu, o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira: em virtude dos plenos poderes de que me revestio Sua Magestade Imperial, assigno o meu nome e ponho o sello das minhas armas em Londres aos dezenove dias do mez de Maio de 1858.

Schedule acima referido.

15,265 apolices de n. 1 a n. 15,265, do valor de £. 100 cada uma fórma o capital de £. 1,526,500.

N. M. Rothschild & Sons.—F. I. Carvalho Moreira.

EMPREGADOS DA COMPANHIA DA

NOMES	Empregos	Venc. annual
Administração Central.		
Luis Alves da Silva Porto	Secretario da Companhia ..	3:400$000
José Torquato de Faria	Guarda livros	4:000$000
Antonio Francisco Fortes Bustamante Sá	Contador	3:000$000
José Timotheo da Costa	Escripturario	1:600$000
José Francisco de Macedo	Dito	1:600$000
Francisco Thomaz de Aquino....	Continuo	1:000$000
Corpo de engenheiros		
Charles F. M. Garnett	Engenheiro em chefe	£. 2,472
Andrew Elison Junior	1° ajudante do engenheiro.	" 840
Theodoro Moreno	Ajudante do engenheiro ...	" 660
John G. Meen Junior	Dito	" 300
Richard Morton	Dito	" 360
John Lawson	Dito	" 360
George W. Harrah.	Dito	1:200$000
Newton	Dito	1:200$000
Charles A. Morsing	Dito	1:200$000
John J. Forter	Dito	2:160$000
Pessoal do trafego		
Wm. S. Elison	Inspector geral	£. 840
Estação da Côrte		
Geraldo Caetano dos Santos	Agente	3:600$000
Antonio José Trench	Ajudante do agente	2:800$000
Carlos Maria Cesarino da Rosa ..	Fiel	2:000$000
José Galdino de Castro	Dito	2:000$000
Estação do Engenho-Novo		
Joaquim Carlos de Niemeyer ...	Agente	2:000$000
José Joaquim da Cunha e Silva ..	Fiel	1:500$000

N. B. Além dos empregados acima mencionados, ha mais 25 guardas da linha, 22 pessoas empregadas em diversos mistéres, 24 trabalhadores nas estações, e de 20 a 30 trabalhadores encarregados dos reparos de linha.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

NOMES	Empregos	Venc. annual
Estação de Cascadura		
Valerio Pereira de Carvalho ...	Agente	2:000$000
Antonio Maria Valladares	Fiel	1:500$000
Estação de Maxambomba		
Antonio Martins da Costa	Agente	2:000$000
Moysés Barbosa dos Santos	Fiel	1:500$000
Estação de Queimados		
Luiz Antonio Ferreira de Menezes	Agente	2:000$000
Bernardo T. de Magalhães Leite.	Fiel	1:500$000
Estação de Belém (*)		
Candido Carvalho de Souza	Agente	3:200$000
Rodrigo Pinto Navarro d'Andrade	Ajudante do agente	2:400$000
A. Julio Gordilho da Silva Valente	Fiel	1:800$000
Augusto Manoel Gonçalves	Dito	1:800$000
Pessoal dos trens		
Henrique Laugdon	Chefe de trem	2:000$000
José de Oliveira	Dito	2:000$000
Joaquim da Costa Passos	Ajudante do dito	864$000
Joaquim José dos Reis	Dito	864$000
William F. Hildreth	Chefe dos machinistas	£. 300
Thomaz Eabern	Machinista	1:800$000
Presgreve	Dito	1:800$000
Urbain Rebotton	Dito	1:800$000
Noel Taylor	Dito	1:800$000
Luiz Miguel	Dito	1:800$000
Joaquim Loureiro	Foguista	800$000
Luiz José Maurity	Dito	800$000
José Marques Pinto	Dito	800$000
Antonio Francisco da Silva	Dito	800$000
Manoel dos Santos Gomes	Dito	800$000

(*) Os empregados da estação de Belém estão inteiramente encarregados da de outras commissões eu outras estações.

CONTRACTO

celebrado e concluido em data de 20 de Abril de 1858 entre partes de um lado os subditos americanos, W. Milnor Roberts, por si e como procurador de W. M. Watts, George Harvey, por si e como procurador de Jacob Hambird e Robert Harvey, e C. I. Harrah, de outro a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II representada pelo seu presidente, o conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, como em seguida se declara.

Em compensação dos pagamentos e por virtude das estipulações adiante expostas, que serão cumpridas pela companhia, a parte em primeiro lugar mencionada por este contracto se obriga a construir e acabar, com a maior solidez e perfeição, a contento do engenheiro em chefe da dita companhia, a preparação do leito da estrada e as mais obras mencionadas no presente contracto: abrangendo a preparação do leito, alvenaria e todas as mais obras que forem necessarias. Tudo relativo á 2ª secção da estrada, que se estende desde a estação de Belém até o lugar assignalado para uma estação além do maior tunel da serra, segundo a planta approvada pelo governo imperial. Todas estas obras serão construidas pela maneira descripta nas seguintes especificações, e conforme as instrucções dadas pelo dito engenheiro em chefe ou seus ajudantes, e ficaráõ concluidas no prazo de cinco annos, contados dia por dia, desde a data da assignatura deste contracto, sob as penas marcadas na 14ª das clausulas geraes.

Expecificações.

1º. *Movimento de terras.* — Incluem-se neste titulo todas as excavações e aterros exigidos para preparação do leito; córte de banquetas aos lados, excavações abaixo do nivel do leito aonde fôr preciso para aterros ou para lastro nos córtes em lugares humidos; abertura de vallas ou esgoto contiguos, ou nas vizinhanças da estrada de ferro, os alicerces dos boeiros, pontes e muros; as excavações e aterros, necessarios para reconstruir as derivações ou estradas ordinarias quando destruidas ou alteradas pelas obras da estrada de ferro; e todas as outras excavações e aterros essencial ou incidentemente dependentes da dita estrada de ferro.

2º. Todo o movimento de terras será medido nas excavações e avaliado por jardas cubicas inglezas, debaixo dos seguintes titulos a saber: terra, pedra solta, pedreira.

Terra. — Inclue barro, arêa, lodo, cascalho, e todas as outras materias terrosas, ou terra contendo pedra solta em mistura, não excedendo cada uma em grandeza a 3 pés cubicos.

Pedra solta. — Inclue toda a pedra ou rocha destacada, jazendo em massas distinctas e contiguas, não contendo cada uma mais de 3 jardas cubicas; igualmente schistos ou outras pedras que podem ser extrahidas sem fogo, ainda que este possa ser applicado occasionalmente.

Pedreiras. — São toda a rocha em massas excedentes a 3 jardas cubicas, que não se possa remover sem fogo.

3º. O leito será preparado em 18 pés de largura nos córtes de terreno firme, e 14 nos aterros, excepto onde o engenheiro determinar o contrario, com taludes

lateraes da inclinação que o mesmo engenheiro designar em cada caso, e conforme as alturas dos córtes e aterros que tiverem sido ou fôrem marcados pelo mesmo engenheiro.

Se a directoria resolver a preparação de qualquer parte do leito para duas vias, o engenheiro em chefe examinará se é mais economico dar-lhe desde o começo as dimensões necessarias; e neste caso as larguras precedentes serão elevadas a 27 e 22 pés.

Nas excavações haverá um fosso de cada lado com 3 1|2 pés de largura na bocca. 1 1|2 no fundo e 1 1|4 de altura.

A excavação de tuneis se fará segundo as regras especiaes, que adiante se declarão.

4º. A terra, cascalho, e outros materiaes tirados das excavações serão depositados nos aterros adjacentes (excepto quando o engenheiro o não julgar conveniente), e os materiaes necessarios para aterros que não fôrem suppridos pela excavação dentro dos córtes da largura e taludes ordinarios, ou de outras excavações incidentes á construcção da estrada, poderáõ obter-se dando aos córtes mais largura nos lugares que o engenheiro marcar, ou por fóra da estrada, nos lugares e da maneira que elle prescrever. Procurando-se materiaes deste modo para aterros fóra da linha, haverá cuidado de estragar ou prejudicar o terreno o menos possivel.

Os aterros se farão em camadas, determinando o engenheiro a altura dellas e a distribuição dos materiaes.

No preço marcado para excavação comprehende-se o custo de a transportar e depositar nos aterros, quando o transporte não exceder a 600 pés; porém quando exceder essa distancia, se fará um pagamento addicional por cada 100 pés de distancia além dos 600. Em todos os casos a medição será feita na excavação.

O producto da excavação que sobrar será empregado, quando o engenheiro o exigir, no alargamento dos aterros nos lugares e na extensão por elle designadas.

O producto da excavação excedente que não fôr assim empregado será depositado na vizinhança da estrada, conforme as instrucções do engenheiro.

5º. O terreno destinado a excavações e aterros para o leito da estrada, e juntamente uma largura de 12 pés de cada lado para fóra do pé dos taludes, ou 10 pés além dos esgotos lateraes, onde fôrem precisos, será limpo de arvores, arbustos e de toda a vegetação. Onde o aterro não exceder a 2 pés, as arvores, troncos e arbustos serão desenraizados; mas onde fôr mais alto será sufficiente que sejão cortados rente ao chão. Por cortar o mato ou arrancar as raizes não se fará pagamento addicional, sendo a este serviço incluido no custo dos aterros e excavações.

6º. O empresario, quando o exigir o engenheiro, depositará ao lado da estrada, ou em qualquer ponto que lhe fôr designado, a pedra ou cascalho por elle extrahido, para serem aproveitados para lastros, para o assento dos carris, ou para qualquer outro effeito.

Toda pedra e cascalho assim depositado, como tambem toda a madeira removida para fôra da estrada será propriedade da companhia, e o emprezario será responsavel por esses materiaes, até que sejão removidos pela companhia, ou seja concluida a sua empreitada.

A's pessoas que contractarem com a companhia qualquer outra obra será permittido, quando o engenheiro approvar, tirar quaesquer materiaes que fôrem necessarios para a dita obra da parte da estrada acima designada, e de os arrancar por cima da mesma estrada, sendo as ditas pessoas responsaveis pelo damno causado na occasião de remover os materiaes para com as pessoas que se occuparem na construcção do leito da estrada.

7°. A linha da estrada e os declives poder-se-hão mudar se o engenheiro em chefe o julgar conveniente, ou necessario nos limites prescriptos á companhia pela approvação dos planos; e a vantagem ou damno dali resultante ao emprezario será avaliada, fazendo-se a correspondente reducção ou augmento nos respectivos preços, conforme o engenheiro em chefe julgar justo; porém nenhum augmento de preço terá lugar para excavação ou aterro, sem que seja exegido por escripto antes de se principiar o trabalho na parte da secção em que se tiver feito a mudança. Póde tambem neste caso o engenheiro em chefe substituir tuneis por córtes abertos ou vice-versa.

8°. Sempre que a linha fôr atravessada por caminhos publicos ou particulares, conservar-se-hão commodas passagens; e trabalhando dentro de chacaras ou fazendas os emprezarios protegerão tambem as plantações com cercas temporarias, cujo valor se subentende comprehendido nos preços das obras ajustadas. ......

Tuneis.

1°. A fórma da secção transversal dos tuneis será confórme o engenheiro em chefe determinar: a área desta secção transversal não será menor que 200, nem maior que 250 pés quadrados.

2°. A excavação de tuneis incluirá todos os materiaes de qualquer natureza contidos entre as duas extremidades do tunel e dentro da área de sua secção transversal: e quando a sua natureza tornar precizas obras de revestimento e sustentação, incluirá todo o material contido dentro do espaço que tem de ser abrangido pelas paredes lateraes e arco ou qualquer outro apoio que se julgar necessario.

3°. O engenheiro em chefe determinará si se deve cavar poços (shafts) e quantos, e designará os pontos onde devem ser praticados.

4°. Estes poços serão da fórma e tamanho que o engenheiro em chefe determinar.

5°. A excavação dos poços inclue toda a classe de materiaes contidos entre a superficie do terreno e a superficie superior da excavação do tunel, e dentro da área da secção transversal do poço; a dimensão deste ultimo será regulada de tal maneira, que a excavação por cada pé de profundidade será não menor de 4 jardas cubicas inglezas.

6°. *Paredes lateraes e abobadas.* — No caso que os tuneis necessitem obra de reforço, em todo ou em parte, e que se adopte o meio de sustentação por abobadas, as paredes lateraes, exceptuando cerca de 50 pés em cada extremidade do tunel, serão de pedra da grossura de 2 pés, e o arco de tijolo terá a grossura de 18 polegadas, salvo nos casos que o engenheiro em chefe entender o contrario.

Os tijolos de alvenaria devem ser feitos da melhor qualidade, de barro bem amassado, moldados, e queimados em fornos. O seu comprimento, depois de queimados, será de 9 polegadas, largura 4½ polegadas e grossura 2½ polegadas. Serão assentados na melhor argamassa de cimento hydraulico, feito com as proporções de cimento e areia que o engenheiro entender, e onde este julgar preciso se empregará, em lugar de argamassa outra preparação de cimento a que os inglezes chamão *grut*. As juntas terão o travamento que o engenheiro designar, seja para as paredes ou para os arcos, e fica explicitamente entendido que os tijolos devem ser todos fortes, duraveis e adaptados ao fim a que se destinão, a juizo do engenheiro, e não se admittirá para as obras tijolos imperfeitos, rachados ou quebrados, ou faceis de quebrar; os espaços detrás das paredes lateraes podem ser enchidos com pedra miuda e igualmente em casos identicos, qualquer espaço que haja por fóra do arco, como o engenheiro prescrever. Todos os vãos por fóra da obra de alvenaria de tijolo, que não se encherem da

maneira descripta, serão bem tapados e cheios de pedra e cascalho de grandeza adaptada. O exterior do arco será coberto com uma camada de argamassa de cimento hydraulico da grossura de 3|8 de polegada, deixando-se nos pontos e lugares que o engenheiro designar canaes de esgoto para o escoamento das aguas por cima e por detrás da obra de tijolo e por entre as paredes lateraes.

7º. As entradas dos tuneis serão construidas com paredes lateraes, alas e parapeitos de alvenaria de pontes da 1ª e 2ª classe e com um arco construido da 1ª. ou 2ª. classe conforme o engenheiro ordenar; e se estenderão por dentro do tunel cerca de 50 pés para ali fazer juncção com as paredes lateraes e arco, ou outro revestimento que seja posto em uso para a parte interior do tunel. O plano e dimensões destas obras accessorias serão prescriptas e determinadas pelo engenheiro em chefe.

8º. A forma dos apoios temporarios para o tecto do tunel, e a fórma da abobada e a maneira de dirigir a obra em geral será sempre sujeita á approvação do engenheiro.

9º. A abertura dos poços e o progresso das obras do chão e tecto, assim como todos os serviços incidentes á abertura do tunel serão continuados noite e dia, quando o engenheiro em chefe assim o requerer.

10º. O preço estipulado para a excavação de poços comprehende o pagamento da excavação, a sua construcção de quaesquer revestimentos ou reforços que exijão os lados do poço; e o trabalho de conserval-o livre de agua, e ventilar o espaço aberto. No preço estipulado para a obra de tijolo inclue-se o custo das fórmas e todas as demais despezas incidentes á construcção da abobada.

11.º O preço estipulado para a excavação de tuneis, abrange o custo de excavar, carregar os vehiculos, e transportar os productos da excavação para aterros os depositos, como o engenheiro exigir: igualmente comprehende toda a obra de madeira precisa para o sustento temporario do tecto, em qualquer tempo; a despeza de esgoto, de ventilação, e havendo poços, o manejo, conservação e reparos das machinas para trazer á superficie qualquer porção dos materiaes de excavação e bem assim todas as outras despezas incidentes á construcção do tunel, são reguladas de outro modo nestas expecificações.

Obras de alvenaria.

1º. *Alvenaria de pontes da 1ª classe.*— Esta classe de alvenaria será de pedra canteada da melhor qualidade e assento em argamassa; as pedras da face serão esquadrejadas com cuidado, terão leito e juntas faceadas, e se assentarão em fiadas de não menos de doze, nem mais de 20 polegadas de grossura, diminuindo do fundo até o alto das muralhas; as juntas serão bem desencontradas, não distante uma da outra, não menos que 9 polegadas; as pedras atravessadas na face regularão 3 1|2 pés, nenhuma sendo menor que 3 pés; em todas as fiadas de 12 a 16 pollegadas de altura terão as pedras de largura, no leito 16 pollegadas e em todas as fiadas de maior altura será a base igual á altura. As pedras do tôpo terão a grossura não menor que 18 pollegadas, conservando até o centro da parede a grossura que tem na face. Occuparão pelo menos uma quinta parte de toda a frente da parede, e serão nelle igualmente distribuidas, quando seja praticavel, de maneira que as pedras de tôpo em cada fiada occuparão o meio, ou quasi meio entre as pedras de tôpo na fiada immediatamente inferior. Aonde as paredes não excederem 3 1|2 pés em grossura, as de tôpo occuparão toda essa grossura; e sendo mais grossas haverá tantas pedras de tôpo e do mesmo tamanho no dorso, como na face da muralha. Nas paredes de mais de 3 ½ pés, e não excedendo a 6 pés em grossura, as pedras do topo da face e dorso devem alternar-se a traspassar uma a outra pelo menos 12 pollegadas, nas que excederem 6 pés em grossura as pe-

dras do tôpo da face não serão menores de 3 1/2 pés, alternando como acima as do dorso, realisando-se o seu travamento, pelo interior da parede por meio de pedras intermediarias e desencontradas, não menores em comprimento e tamanho do que as pedras do tôpo da mesma fiada. As pedras do tôpo do dorso da muralha e as do centro della, serão das mesmas proporções e dimensões de que a pedra da face, com leitos e travamento igualmente forte. E não necessitando as juntas verticaes a mesma perfeição de execução, comtudo devem ser bem e seguramente collocadas, mantendo altura uniforme das fiadas na grossura da parede. Quaesquer vãos que fiquem no centro da parede, serão cuidadosamente cheios com pedras menores, de dimensões apropriadas. A pedra da face não será lavrada no seu exterior, exceptuando uma moldura, inclinada ou em esquadra de 1 1 2 pollegadas de largura ao redor de cada pedra, não se permittirá, porém, projecção que exceda mais de 3 pollegadas da face.

2ª. *Alvenaria de pontes da 2ª classe.* — Esta classe de alvenaria de pontes será de pedra faceada irregular e assentes em camadas de argamassa, empregando pedras da grossura não menor que 8 pollegadas, tendo assento horizontaes, e juntas verticaes na face da parede; as pedras atravessadas não serão menores de 2 pés de comprimento e a sua base terá a largura não menos de 15 pollegadas, sendo a altura vertical igual á largura. As pedras de tôpo terão 15 pollegadas de largura, na face e não menos que 8 pollegadas de grossura, nunca sendo a altura maior que a largura. Uma quinta parte, pelo menos, de todas as pedras na face da parede serão de tôpo e dispostas de tal maneira que a sua distribuição seja, quanto fôr praticavel, igual em toda frente. As pedras de través e de tôpo no dorso da muralha serão iguaes nas suas dimensões e proporções ás da face, tendo tambem leitos e juntas.

As de tôpo atravessarão toda a parede, ou se alternarão traspassando, ou serão travadas pelo interior da parede, do modo descripto debaixo do titulo — Alvenaria das pontes de 1ª. classe — As pedras do dorso serão semelhantes nas suas dimensões geraes e proporções ás da face, e como ellas terão leitos preparados, e se assentarão travadas, mas não demandando a mesma especial attenção nas juntas verticaes. As pedras dos angulos serão de cantaria. Sem embargo das dimensões acima dadas para o menor comprimento, altura e base das pedras de través e tôpo na face, dorso e centro da parede, a pedra geralmente deverá ser de taes dimensões, que todas, exceptuando as empregadas para encher os vãos entre as pedras grandes no centro da parede, contenhão, termo medio proximamente 4 pés cubicos.

3ª. *Alvenaria dos pegões T.* — A obra de alvenaria debaixo do assento da ponte estendendo-se desde a face do pegão a uma linha vertical 2 pés alem do tôpo da ponte; será da especie mencionada debaixo do titulo de alvenaria de pontes de 2ª. classe, sendo as pedras dos angulos de cantaria.

O resto de alvenaria será da mesma especie, addindo que alem do numero de pedras de tôpo que esta especie de alvenaria exige haverá por cada 3 pés na altura do pegão uma pedra de tôpo de 7 pés de comprimento, e de proporções adequadas, e cuja altura e largura serão uniformes, contendo pelo menos 21 pés cubicos; a sua disposição e collocação na obra será segundo as direcções do engenheiro.

4ª. *Pegões e mais obras de alvenaria rectilinea de boeiros com arcos.* — Esta classe de obra será da especie de alvenarias da segunda classe. Os resaltos nas alas e a fiada superior nas muralhas dos parapeitos serão de pedras grandes e bem juntas.

Alvenaria de esgotos abertos. — Será igualmente do mesmo caracter que a de alvenaria de pontes da 2ª. classe e terá igualmente resaltos nas alas; e fiada superior nos paredões dos parapeitos de pedras grandes e bem unidas.

5°. *Alvenaria de boeiros de coberta direita.* — A alvenaria será posta em secco, os pegões não terão menos de 3 pés de altura, e entre elles haverá um canal para as aguas de não menos largura que 2 1|2 pés. Terão a grossura não menor de 2 1|2 pés e construidos de pedra de bom tamanho e forma regular, bem assentes e ligadas por pedras que atravessam inteiramente o paredão, em cada 8 pés de comprimento dos pegões. As pedras de tôpo e atravessadas terão uma largura não menor de um pé, e uma altura pelo menos igual a largura. O dorso das muralhas terá a mesma contrucção que a frente, com excepção da face. A fiada superior terá pelo menos uma metade de pedras de tôpo e as suas pedras atravessadas não terão menos de 12 polegadas de largura; nenhuma pedra nesta fiada terá menor grossura que 8 pollegadas. As cobertas serão perfeitas e fortes, da grossura de 12 pollegadas pelo menos, e collocadas de tal maneira que a sua largura abranja 10 pollegadas sobre cada pegão. A grossura da coberta e dos paredões poderá ser augmentada á discrição do engenheiro. Haverá todo o cuidado que a mão de obra apresente uma execução bem acabada nas extremidades do esgoto.

A alvenaria de esgotos gothicos é a todos os respeitos semelhante áquella de esgotos quadrados, exceptuando a coberta, que se adianta de cada lado em fiadas a unir-se no centro e será composta de pedras de taes dimensões que possão proporcionar bom apoio ás fiadas inferiores, superiores e posteriores.

6°. *Alvenaria de arcos da 1ª. classe.* — Será assente em argamassa. A grossura do arco, e o comprimento e grossura das pedras que o fórmão, serão conforme o engenheiro prescrever. As pedras do arco terão no seu intradós leitos e juntas faceadas, e cuidadosamente assentes, com bom travamento no comprimento do arco. As pedras da face do arco não serão lavradas na superficie da abobada, exceptuando uma moldura de talude ou em esquadra de 1 1|2 pollegada em redor de cada pedra. Nenhuma projecção, porém, será permittida com mais de 3 pollegadas da face.

7°. *Alvenaria de arcos da 1ª. classe.* — Será assente em argamassa. As pedras do arco, e sómente as da testa terão bases lavradas; mas na construcção haverá o maior cuidado de empregar pedra escolhida que occupe toda a grossura do arco, accommodadas á fórma designada e bem travada no comprimento do arco. As pedras da testa serão lavradas nos leitos e juntas, segundo o plano e dimensões que o engenheiro prescrever, e serão solidamente travadas com o corpo do arco.

8°. *Capello de alvenaria das pontes, boeiros e qualquer alvenaria.* — Qualquer parte das pontes, boeiros ou outras obras de alvenaria, que o engenheiro indicar, terão um capello de cantaria das dimensões que elle julgar proprias. As pedras deste capello serão bem trabalhadas á martello na face e junta (nenhuma pedra mostrando menos de 9 pés quadrados na parte superior), e serão bem collocadas sobre os paredões e unidas com tarugos ou gatos que serão firmemente soldados na coberta com enxofre e arêa.

Alicerces para alvenaria de pontes, boeiros e esgotos.

1°. *Alicerce em rocha.* — Aonde existe pedreira, e o engenheiro é de opinião que sobre ella se deve construir a obra de alvenaria, o emprezario, depois de ter removido a terra que a cobre, nivelará a pedreira, e se o engenheiro desejar, formará degráos, ou abrirá quanto baste á pedreira para preparar e formar um alicerce seguro e nivellado para o assentamento de alvenaria. Os preços estipulados para excavações debaixo do titulo de movimento de terras, e o preço para a alvenaria devem cobrir as despezas de toda a natureza feita na excavação e preparações dos alicerces em rocha.

2°. *Alicerces calçados.* — Esgotos quadrados e esgotos gothicos terão em geral um alicerce calçado. Constituirá de uma calçada de pedras assentadas

ao alto, desencontrando as juntas e estendendo-se atravez da inteira largura do boeiro, do dorso de um pegão ao do outro. As pedras não terão menos de 15 pollegadas de altura. A calçada será fortemente ligada e segura contra as excavações feitas por enchurradas, por meio de fiadas mais profundas em cada extremidade, e nos pontos intermédios, se o engenheiro o julgar necessario; ou de qualquer outra maneira que elle indicar. No caso de se obterem lagedos grandes e apropriados, estes serão substituidos, em parte ou no todo á calçada acima descripta, onde não existir um chão de pedreira, e não se recorrer a um alicerce de madeira, o espaço entre os pegões e alas será em geral preparado pela maneira que se acaba de declarar. Os preços estipulados para a excavação, debaixo do titulo de movimento de terras e os preços estipulados para alvenaria e calçamento, devem cobrir as despezas de toda a qualidade, incorrida na excavação até a preparação e collocação do alicerce.

3°. *Estacadas de madeira.* — Esta classe de alicerces serão sómente empregados nos casos em que a madeira possa ser sufficientemente enterrada no chão, ou posta debaixo d'agua para impedir apodrecimento. O plano da estacada de madeira em cada caso será comforme o engenheiro prescrever.

O engenheiro em chefe terá opção entre os seguintes methodos de obter as madeiras precizas para as estacadas e construil-as, a saber: 1°. Fornecer o emprezario os materiaes e construir as estacadas sujeitando-se depois á valiação do engenheiro; 2°. Fornecer a companhia as madeiras e fazer a obra por administração; 3°. Entrar em ajuste com o emprezario para a compra dos materiaes e seu emprego, por quantia fixa; 4°. Ajustar com outra pessoa o fornecimento de madeira, e fazer a obra por uma quantia ajustada.

Paredões verticaes ou inclinados

1°. Os paredões verticaes serão de pedra secca de taes dimensões que o engenheiro determinar, o tamanho das pedras será semelhante ao usado na alvenaria de 2ª. classe de pontes. A fiada superior deverá ser das maiores pedras mencionadas nestas especificações, para serem empregadas em paredões, e bem unidas umas ás outras. O alicerce do paredão deve ser preparado da maneira que o engenheiro o exigir, e sujeito á sua approvação.

2°. *Paredões inclinados.* — Serão da grossura e inclinação que o engenheiro determinar. Nenhumas pedras serão empregadas que não atravessem o paredão, e nenhuma menor de 6 pollegadas de grossura por 12 de comprimento; as bases das pedras serão collocadas em angulo recto com a face do aterro; as juntas bem unidas e livres de pedras miudas. Onde o paredão inclinado estiver a beira de agua corrente, o seu alicerce será protegido com uma camada de pedras irregulares, ou de pedras quebradas da grossura pelo menos de 1 pé. O alicerce deve ser preparado segundo ás instrucções do engenheiro, e merecer a sua approvação.

Condições applicaveis ás obras de alvenaria, inclusive a alvenaria de pedra ou tijolo em tuneis.

1°. A qualidade de pedra ou tijolo de que a alvenaria será construida, deverá em todos os casos ser bem apropriada a natureza da obra em que se emprega, a juizo do engenheiro.

2°. Os materiaes para argamassa, exceptuando areia (que deve ser de qualidade approvada pelo engenheiro) serão fornecidos pela companhia da estrada de ferro, e quando forem entregues no lugar da obra, serão abrigados debaixo de coberta, e empregados na obra pelo emprezario, sem direito a pagamento pelo trabalho de os armazenar, manipular e applicar. Porém fica entendido que

o engenheiro póde exigir do emprezario que procure os ditos materiaes, pagando a companhia o seu valor e o custo do transporte.

3º. A argamassa empregada nas differentes porções da alvenaria e obras de tijolo será feita de cimento hydraulico e arêa, ou de cal e arêa, ou de uma combinação de cimento hydraulico, cal e arêa, segundo as instrucções do engenheiro, que tambem poderá perscrever a maneira de manipulação, e o tempo que a argamassa deve estar prompta antes de ser empregada. Cimento liquido preparado a contento do engenheiro poderá substituir a argamassa em qualquer obra de alvenaria ou tijolo.

4º. Toda a alvenaria, seja de pedra ou de tijolo, será avaliada e paga por jarda cubica ingleza.

5º. O preço por jarda cubica incluirá todo o custo de fornecer os materiaes (exceptuando cal e cimento), incluirá igualmente o custo de abrir os alicerces, esgotar, remover a terra, armazenar andaimes, e formas dos arcos e todas as demais despezas necessarias para a construcção e acabamento da alvenaria, ou obra de tijolos, conforme os planos, em todos os cazos que estas especificações não dispoem o contrario, e o emprezario correrá todos os riscos de aguas e cazualidades.

6º. O engenheiro em chefe terá o direito em qualquer tempo, durante a construcção da obra de substituir á especie ou classe de obra que préviamente tenha sido determinada qualquer outra classe ou especie que lhe parecer propria; e ao emprezario se fará indemnizar por quaesquer despezas perdidas que lhe cauzar a mudança, quando o engenheiro julgar justa e razoavel a pretenção.

Superstructura das pontes

Não estando ainda escolhida a fórma da superstructura das pontes, obrigão-se os engenheiros a construil-as segundo o plano que lhes fôr prescripto, e pelo preço por pé linear que fôr proposto pelo engenheiro em chefe, e approvado pela directoria.

Superstructura da estrada de ferro

Os emprezarios fornecerão todos os materiaes, e construirão até sua final conclusão a superstructura da estrada de ferro, pelo modo o mais solido e perfeito, segundo as instrucções e planos do engenheiro em chefe; e tendo em vista os seguintes preceitos geraes:

Trilhos de ferro forjados na fórma T, pesando 70 libras por jarda linear.

Grampos de 6 pollegadas de comprimento, pesando 1|2 libra cada um.

Os apoios e juntas da forma que o engenheiro em chefe prescrever.

Dormentes de madeira de lei do paiz (2112 por milha de linha singela), cada um de 8 pés de comprido, 6 pollegadas de alto, e 6 a 8 pollegadas de largura na face, assentados á distancia de 2 1|2 pés de centro a centro.

As agulhas e signaes, os cruzamentos ao nivel dos caminhos ordinarios, e os portões (tudo incluido no preço por milha) de feitio que o engenheiro em chefe prescrever.

Lastro de 1 pé de altura, e 10 pés de largura na face, de pedra quebrada, de tamanho que possa passar por um anel de tres pollegadas de diametro.

Tudo acabado como em uma estrada de ferro de 1ª. classe.

Todos os materiaes e mão de obra sujeitos á inspecção e approvação do engenheiro em chefe.

O preço pela superstructura da via completa, incluindo os *itens* mencionados, excepto lastro, será 24:000$000 por milha de linha singela, medindo-se todos os desvios.

O preço para lastro de pedra quebrada será de 8:000$000 por milha de linha singela, medida do mesmo modo.

Obrigão-se os emprezarios a fornecer todos os materiaes, e construir todos os gyradores, armazens, estações, de aguada, e todas as outras obras que se exigirem na linha, e não ainda especificadas pelos preços que convencionarem á vista dos planos de cada uma ou por uma estimação do engenheiro em chefe que seja approvada pela directoria.

Clausulas geraes

1ª. Nenhuma paga podem exigir os emprezarios por impedimentos ou demoras, por qualquer causa, no progresso de qualquer porção da obra contractada; mas a retardação independente da sua vontade póde dar-lhe o direito a uma prorogação do tempo concedido para completar a obra, sufficiente para compensar a demora, a juizo do engenheiro em chefe, com tanto que lhe seja immediatamente participada por escripto a causa da demora. Nem se admittirá reclamação alguma por serviços fóra do contracto, sem que sejam feitos em conformidade de uma ordem do engenheiro em chefe, e a reclamação feita na occasião do primeiro pagamento depois da execução da obra, salvo se a directoria, depois de ouvir o engenheiro em chefe, julgar justa a pretenção, no todo ou em parte.

2ª. A dita Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II promette e se obriga a pagar á parte com quem contracta os preços mencionados e declarados na "tabella" que adiante será transcripta neste contracto.

3ª. Nos primeiros dias de cada mez, durante o progresso das obras, será feita a medição e avaliação do serviço concluido, pelo engenheiro que o dirigir; e esta avaliação assignada pelo engenheiro que medio o serviço verificada e assignada pelo 1º. ajudante do engenheiro em chefe, e por este rubricada, será apresentada ao membro da directoria que estiver encarregado dos estudos da linha e construcção; o qual depois de proceder aos exames que julgar necessarios apresentará as contas á directoria para autorisar o pagamento de quatro quintas partes da dita avaliação, ficando a outra quinta parte em poder da companhia como segurança da inteira execução do contracto. E quando toda a obra contractada se concluir, segundo as especificações, de accordo com as instrucções e á satisfação do engenheiro em chefe, haverá um exame e julgamento final da qualidade, especie e valor da dita obra, em conformidade com as condições d'este contracto, sendo então pago ao emprezario o saldo que se verificar, dando o primeiro uma quitação sellada á companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, desistindo de todas as reclamações ou pretenções quaesquer, originarias de qualquer maneira deste contracto. E' tambem entendido que a reserva será reduzida a 1|10 logo que metade da obra estiver executada.

4ª. Está, outrosim convencionado e contractado que a parte em primeiro lugar mencionada não fará cessão ou transferencia deste contracto, nem de parte alguma delle a qualquer outra pessoa (excepto o fornecimento de materiaes) sem o consentimento do engenheiro. Nem poderá a dita parte empregar qualquer pessoa ou pessoas que cometterem estragos na visinhança, ou insultarem os viajantes ou quaesquer outras pessoas, taes desordeiros serão demittidos do emprego em qualquer occasião em que o exija o engenheiro encarregado da obra.

5ª. Está, outrosim ajustado que a obra incluida neste contracto será começada dentro de 20 dias desta data, e inpellida com o vigor que o engenheiro julgar adequado para acabar dentro do prazo marcado; e se a qualquer tempo o dito emprezario recusar ou se descuidar de adiantar a obra com força sufficiente, na opinião do engenheiro em chefe, este em tal caso, ou outro agente que elle designar, póde emprehender o engajamento de trabalhadores, officiaes e contra-mestres que na opinião do dito engenheiro sejão precisos para acabar a obra dentro do prazo acima mencionado, aos jornaes que julgar necessarios ou util estipular, e pagará a todas as pessoas assim empregadas; debitando a quan-

tia assim paga ao emprezario, como se fôra outro tanto dinheiro pago pelas obras que contractou; póde tambem o dito engenheiro, pela escusa de proseguir a obra com os meios necessarios, pela falta do cumprimento de suas instrucções a respeito da maneira de a construir, ou por qualquer outra omissão ou descuido destas especificações da parte do emprezario, declarar nullo este contracto ou qualquer secção delles, cuja declaração e annullação exonerará a dita companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, de todas e quaesquer obrigações e onus a que este contracto der origem, como se tal contracto nunca houvesse sido celebrado, e a porcentagem de reserva sobre qualquer obra feita pelo emprezario, póde ser retida para sempre pela dita companhia da Estrada de Ferro. O serviço por administração por conta dos empreiteiros, ou a annullação do contracto dependerão de approvação da directoria.

6ª. Está entendido que sómente o engenheiro da companhia dará instrucções aos empreiteiros da construcção; em consequencia, se o do governo fizer algumas objecções a qualquer parte da obra que tenha merecido a approvação do engenheiro da companhia, ficará esta responsavel ao governo por taes objecções e nada póde reclamar dos emprezarios.

7ª. Obrigão-se a manter a estrada em bom estado de viabilidade por espaço de seis mezes. Em caso porém de fortes enxurradas, cheias ou accidentes, o engenheiro em chefe da companhia decidirá se o estrago foi ou não procedente do defeito da construcção, ou de uso que da estrada fizessem os emprezarios, os quaes no caso negativo não serão obrigados a fazer os reparos a sua custa.

8ª. Os emprezarios se obrigão a ter doze mezes depois de assignado o contracto, pelo menos mil pessoas effectivamente empregadas nas obras, e no fim de 18 mezes 1,500 pessoas, soffrendo multa pelas faltas, em cada caso de .... 50:000$000.

9ª. Qualquer exigencia formulada pelos emprezarios como necessaria á conclusão das obras será julgada pelo engenheiro em chefe da companhia, cuja recusa em nenhum caso poderá ser allegada para dispensa das multas.

10ª. Estando prestes a chegar ao Rio de Janeiro algumas machinas e apparelhos que a companhia encommendou para o trabalho dos tuneis, e cujo custo não excederá á 10,000 dollares, os emprezarios se obrigão a receber essas machinas e apparelhos pelo valor das facturas, com os fretes que houverem pago.

11ª. Em todos os casos de divergencia entre os emprezarios e a Companhia, o engenheiro em chefe, seja o actual, ou quem o substituirá no caso de morte ou impedimento temporario ou permanente, será o arbitro que decidirá as questões, assim como resolve as que occorrerem no decurso do trabalho na fórma das presentes especificações.

Todas as vezes que aos emprezarios parecer injusta qualquer decisão do engenheiro em chefe, poderão expor o negocio á directoria, deduzindo por escripto as suas razões, e indicando as pessoas cujos depoimentos possão em seu conceito justificar o allegado.

A directoria marcará um dia em que comparecerão as pessoas designadas, e depois de as interrogar e ouvir minuciosamente, e proceder a quaesquer averiguações necessarias para conhecimento da verdade, ouvindo tambem, se lhe parecer, o engenheiro em chefe, decidirá sem appellação; sendo certo que as partes contractantes expressamente renuncião a qualquer recurso das leis civis, e acceitão como decisão irrevogavel a que fôr dada pelos meios definidos na presente clausula.

12.ª Durante o prazo marcado para conclusão das obras deste contracto a companhia concederá aos emprezarios as seguintes facilidades de transporte até Belém, e em qualquer porção da 2.ª secção que possa ser aberta ao transito publico.

Aos signatarios deste contracto passagem gratuita em ambas as direcções, todas as vezes que houverem de ir ou vir. Aos engenheiros ou sub-empreiteiros que os emprezarios empregarem, passagem gratis não mais de uma vez por mez, e unicamente na direcção da cidade para Belém.

A todos os feitores e trabalhadores passagem franca para Belém uma só vez, sem que possão voltar gratis.

A passagem de pessoal, não mencionada neste artigo, e as machinas, os materiaes e mais effeitos conduzidos para as obras pagarão 20 % menos que os preços da tarifa que estiver em vigor, sem prejuizo de qualquer outra deducção já autorisada pela mesma tarifa.

Posteriormente a directoria, ouvido o engenheiro em chefe, poderá convencionar com os emprezarios um preço fixo por tonelada do que transportarem.

13.ª Os emprezarios poderão obter da companhia o adiantamento do valor das machinas que importarem, depois de se acharem ellas no paiz, sendo esse valor fixado pelo engenheiro em chefe, e servindo as mesmas machinas de caução; descontando-se nas contas a pagar pelo serviço mensal, não sendo a deducção de mais da quarta parte de cada pagamento. Esta concessão porém ficará dependente da boa e leal conducta dos emprezarios, a juizo da directoria.

14.ª Com a mesma condição expressada na clausula precedente *in fine*, terão o direito de preferencia *cæteris paribus* para as empreitadas da 3ª e 4ª secções da estrada.

15.ª Uma traducção ingleza deste contracto assignada pelo presidente da companhia será entregue aos emprezarios, e por ella será decidida qualquer duvida que possa originar-se da imperfeita technologia da lingua portugueza nesta materia.

16.ª Se as obras contractadas não se acharem na terminação do prazo que se estipula em estado de dar transito a uma locomotiva até além da Serra, os emprezarios pagarão as seguintes multas: No 1º semestre de demora, ... 10:000$000 por mez; no 2º semestre, 20:000$000; no 3º semestre, 30:000$000; e no 4º, 40:000$000; tudo por cada mez.

Se a demora fôr além de dous annos, perderão em favor da companhia toda a quantia em deposito, e a obra poderá ser declarada abandonada.

No caso de concluirem antes do tempo marcado receberão um premio de 10:000$000 por cada mez de antecipação.

17.ª Fica estipulado que se no prazo de seis mezes da assignatura do contracto os emprezarios tiverem importado todas as machinas, apparelhos e pessoal necessarios e sufficiente na opinião do engenheiro em chefe da companhia para montar e organisar o trabalho na larga escala que convém para a effectiva conclusão no tempo ajustado adquirirão direito aos juros na razão de 6 % ao anno de todas as quantias depositadas para caução; e em tal caso ficará entendido que têm elles jus ao adiantamento do valor das machinas e apparelhos importados, na fórma da 13ª clausula. Por taes adiantamentos pagarão o mesmo juro de 6 % ao anno.

18.ª Um traslado desta escriptura em duplicata será remettido á legação brazileira nos Estados-Unidos, e ali comparecerão os emprezarios J. Humbird, R. Harvey e Watts para ractificar com as suas assignaturas originarias as obrigações que por elles contrahirão os seus socios actualmente no Rio de Janeiro.

19.ª Se morrer algum dos emprezarios, não mais de dous, os restantes continuarão solidariamente responsaveis para com a companhia, ficando-lhes aliás a liberdade para quaesquer liquidações de interesses com os herdeiros dos mortos.

Se morrerem tres ou mais, poderá a directoria exigir, se o julgar necessario, que aos restantes se associe algum outro empreiteiro, de recursos pecuniarios e grande experiencia, approvado pela mesma directoria.

(Segue a tabella dos preços convencionados).

Rio de Janeiro, 10 de Maio de 1858.

PRESIDENTE DA COMPANHIA

Presidente da companhia. — *Christiano Benedicto Ottoni.*

EMPREZARIOS

Emprezarios. — *W. Milnor Roberts,* por si e como procurador de W. M. Watts. *George Harvey,* por si e como procurador de Robert Harvey e de Jacob Humbird. *C. I. Harrah.*

TESTEMUNHAS

Testemunhas. — *R. K. Mead,* enviado extraordinario e ministro plenipotenciario dos Estados-Unidos. *R. G. Scott Junior,* consul da mesma nação.